СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЗАВОЕВАН БОЛЬШЕВИКАМИ

ПАРТИЗДАТ ЦК ВКП(б) · 1938

Проверено-56 г.

Проверено-

Индекс	К4		Шифр хранения
Авторский знак	4-С.28.2		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Военморидата. Зак. 1453—150000

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять

И. СТАЛИН

НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Товарищу О. Ю. ШМИДТУ

КОМАНДИРУ ЛЕТНОГО ОТРЯДА

Товарищу М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

ВСЕМ УЧАСТНИКАМ ЭКСПЕДИЦИИ
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

ПАРТИЯ И ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОРЯЧО ПРИВЕТСТВУЮТ СЛАВНЫХ УЧАСТНИКОВ ПОЛЯРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС И ПОЗДРАВЛЯЮТ ИХ С ВЫПОЛНЕНИЕМ НАМЕЧЕННОЙ ЗАДАЧИ — ЗАВОЕВАНИЯ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА.

ЭТА ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ И НАУКИ ПОДВОДИТ ИТОГ БЛЕСТЯЩЕМУ ПЕРИОДУ РАБОТЫ ПО ОСВОЕНИЮ АРКТИКИ И СЕВЕРНЫХ ПУТЕЙ, СТОЛЬ НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЙДЕН, ПРЕОДОЛЕНЫ ВЕЛИЧАЙШИЕ ТРУДНОСТИ. МЫ УВЕРЕНЫ, ЧТО ГЕРОИЧЕСКИЕ ЗИМОВЩИКИ, ОСТАЮЩИЕСЯ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ, С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНЯТ ПОРУЧЕННУЮ ИМ ЗАДАЧУ ПО ИЗУЧЕНИЮ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА.

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ ОТВАЖНЫМ ЗАВОЕВАТЕЛЯМ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА!

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ
К. ВОРОШИЛОВ
Л. КАГАНОВИЧ
М. КАЛИНИН
В. ЧУБАРЬ
А. МИКОЯН
А. АНДРЕЕВ
С. КОСИОР
А. ЖДАНОВ
Н. ЕЖОВ
М. РУХИМОВИЧ
В. МЕЖЛАУК

49-2
49-2

ЭКСПЕДИЦИЯ СССР НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС. 1937 ГОД

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЗАВОЕВАН БОЛЬШЕВИКАМИ

4896 962 222165
ГЛАВНАЯ МОРСКАЯ БИБЛИОТЕКА
Инв. № 15000
2 X 1937 г.

ПАРТИЗДАТ ЦК ВКП(б) • 1937

Издание второе,
исправленное
и дополненное

ЦК ВКП(б) —

Товарищу И. В. СТАЛИНУ

СОВНАРКОМ СССР —

Товарищу В. М. МОЛОТОВУ

СООБЩАЕМ ПОЛУЧЕННУЮ ЧЕРЕЗ РАДИОСТАНЦИЮ ОСТРОВА ДИКСОН РАДИОГРАММУ:

„МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТЬ ЯНСОНУ, БЕРГАВИНОВУ, ОСТРОВ РУДОЛЬФА, ШЕВЕЛЕВУ.

В 11 ЧАСОВ 10 МИНУТ САМОЛЕТ „СССР Н-170" ПОД УПРАВЛЕНИЕМ ВОДОПЬЯНОВА, БАБУШКИНА, СПИРИНА, СТАРШЕГО МЕХАНИКА БАССЕЙНА ПРОЛЕТЕЛ НАД СЕВЕРНЫМ ПОЛЮСОМ.

ДЛЯ СТРАХОВКИ ПРОШЛИ ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО ДАЛЬШЕ. ЗАТЕМ ВОДОПЬЯНОВ СПУЗИЛСЯ С 1 750 МЕТРОВ ДО 200, ПРОБИВ СПЛОШНУЮ ОБЛАЧНОСТЬ. СТАЛИ ИСКАТЬ ЛЬДИНУ ДЛЯ ПОСАДКИ И УСТРОЙСТВА НАУЧНОЙ СТАНЦИИ.

В 11 ЧАСОВ 35 МИНУТ ВОДОПЬЯНОВ БЛЕСТЯЩЕ СОВЕРШИЛ ПОСАДКУ, К СОЖАЛЕНИЮ, ПРИ ОТПРАВКЕ ТЕЛЕГРАММЫ О ДОСТИЖЕНИИ ПОЛЮСА ВНЕЗАПНО ПРОИЗОШЛО КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ. ВЫБЫЛ УМФОРМЕР РАЦИИ, ПРЕКРАТИЛАСЬ РАДИОСВЯЗЬ, ВОЗОБНОВИВШАЯСЯ ТОЛЬКО СЕЙЧАС ПОСЛЕ УСТАНОВКИ РАЦИИ НА НОВОЙ ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ. ЛЬДИНА, НА КОТОРОЙ МЫ ОСТАНОВИЛИСЬ, РАСПОЛОЖЕНА, ПРИМЕРНО, В 20 КИЛОМЕТРАХ ЗА ПОЛЮСОМ ПО ТУ СТОРОНУ И НЕСКОЛЬКО НА ЗАПАД ОТ МЕРИДИАНА РУДОЛЬФА. ПОЛОЖЕНИЕ УТОЧНИМ. ЛЬДИНА ВПОЛНЕ ГОДИТСЯ ДЛЯ НАУЧНОЙ СТАНЦИИ, ОСТАЮЩЕЙСЯ В ДРЕЙФЕ В ЦЕНТРЕ ПОЛЯРНОГО БАССЕЙНА. ЗДЕСЬ МОЖНО СДЕЛАТЬ ПРЕКРАСНЫЙ АЭРОДРОМ ДЛЯ ПРИЕМКИ ОСТАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ С ГРУЗОМ СТАНЦИИ.

ЧУВСТВУЕМ, ЧТО ПЕРЕРЫВОМ СВЯЗИ НЕВОЛЬНО ПРИЧИНИЛИ ВАМ МНОГО БЕСПОКОЙСТВА. ОЧЕНЬ ЖАЛЕЕМ. СЕРДЕЧНЫЙ ПРИВЕТ.

ПРОШУ ДОЛОЖИТЬ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВУ О ВЫПОЛНЕНИИ ПЕРВОЙ ЧАСТИ ЗАДАНИЯ. *НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ ШМИДТ*".

И. О. начальника Главсевморпути
П. ЯНСОН

Начальник Политуправления
С. БЕРГАВИНОВ

Товарищам

СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, ВОРОШИЛОВУ,
КАГАНОВИЧУ, КАЛИНИНУ, ЧУБАРЮ,
МИКОЯНУ, АНДРЕЕВУ, КОСИОРУ,
ЖДАНОВУ, ЕЖОВУ, РУХИМОВИЧУ,
МЕЖЛАУКУ

С СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

С НЕПЕРЕДАВАЕМЫМИ РАДОСТЬЮ И ГОРДОСТЬЮ ВЫСЛУШАЛИ МЫ СЛОВА ПРИВЕТСТВИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА. ЭТО ГОРДОСТЬ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ ЗА СВОЮ ИЗУМИТЕЛЬНУЮ СТРАНУ, ЗА СВОИ ВЕЛИКОЛЕПНЫЕ САМОЛЕТЫ, ЗА НЕВИДАННЫЕ УСЛОВИЯ РАСЦВЕТА НАУКИ И РОСТА ЛЮДЕЙ. ВЫ НАЗВАЛИ СОЗДАНИЕ СТАНЦИИ НА ПОЛЮСЕ ПОДВЕДЕНИЕМ ИТОГА БЛЕСТЯЩЕМУ ПЕРИОДУ РАБОТЫ. ЭТО СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД ИССЛЕДОВАНИЯ И ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ, ЭТО ТОТ ПЕРИОД, КОГДА ВЫ ЛИЧНО, ТОВАРИЩ СТАЛИН, ВЫДВИНУЛИ ЗАДАЧУ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА, КОГДА ВЫ ЛИЧНО УКАЗАЛИ ПЛАН И СРЕДСТВА И НЕИЗМЕННО ПРОДОЛЖАЕТЕ ПОДДЕРЖИВАТЬ ПОЛЯРНИКОВ РУКОВОДСТВОМ И ВНИМАНИЕМ. НЕТ БОЛЬШЕГО СЧАСТЬЯ, ЧЕМ БЫТЬ В СВОЕЙ ОБЛАСТИ ИСПОЛНИТЕЛЕМ ВАШИХ ВЕЛИКИХ ИДЕЙ, НЕТ БОЛЬШЕЙ РАДОСТИ И ГОРДОСТИ, ЧЕМ ПОЛУЧИТЬ ВАШЕ ОДОБРЕНИЕ, НАШ ДОРОГОЙ ВОЖДЬ И УЧИТЕЛЬ.

ШМИДТ
ВОДОПЬЯНОВ
ПАПАНИН

О. Ю. ШМИДТ
Герой Советского Союза
начальник экспедиции на Северный полюс

М. В. ВОДОПЬЯНОВ
Герой Советского Союза
начальник летного отряда экспедиции на Северный полюс
командир флагманского самолета „СССР Н-170“

Согреты сталинской заботой

МОСКВА, ГЛАВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, ТАСС, РЕДАКЦИЯМ „ПРАВДЫ“ И „ИЗВЕСТИЙ“

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, 24 МАЯ, 19 ЧАСОВ (РАДИО)

Необычайную картину представляло вчера вечером собрание тринадцати членов передового отряда экспедиции на льдине у полюса, слушавших чтение приветственной телеграммы руководителей партии и правительства. Собрались под открытым небом, в пургу, но не чувствовали холода, согретые яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, чувствуя горячее дыхание любимой родины,ославшей нас.

Продолжаем работать. Измерили толщину льдины, сделав прорубь. Оказалось — три метра. Льдина надежная, выдержала продолжительный дрейф. Несет нас пока по ветру на запад, считая от меридиана Рудольфа, со скоростью до полумили в час. Сели мы за полюсом, но уже к вечеру дня посадки, 21 мая, оказались на 87° западной долготы, 89°41′ широты. В ночь на 23 мая западная долгота — 58°, широта — 89°35′. С тех пор не определялись за отсутствием солнца. Погода пока не позволяет прилететь остальным самолетам.

О. Ю. ШМИДТ

ЦК ВКП(б) —

Товарищу СТАЛИНУ

СОВНАРКОМ СССР —

Товарищу МОЛОТОВУ

ШЕСТОГО ИЮНЯ УСТРОЙСТВО НАУЧНОЙ СТАНЦИИ НА ДРЕЙФУЮЩЕЙ ПОЛЯРНОЙ ЛЬДИНЕ ЗАКОНЧЕНО. СТАНЦИЯ ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫТА ПОДЪЕМОМ ФЛАГА, ПЕНИЕМ „ИНТЕРНАЦИОНАЛА", САЛЮТОМ И „УРА" В ЧЕСТЬ СССР И ТОВАРИЩА СТАЛИНА.

НАУЧНЫЕ РАБОТЫ РАЗВЕРНУЛИ ПОЛНОСТЬЮ ПО ПРОГРАММЕ. ЗИМОВЩИКИ ОСТАЮТСЯ, ПРЕКРАСНО СНАБЖЕННЫЕ НА УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ. ПОЛНЫЕ СИЛ, ГОРДЫЕ ОКАЗАННЫМ ИМ ДОВЕРИЕМ, ЗАВЕРЯЮТ, ЧТО ВЫПОЛНЯТ ЗАДАНИЕ, КОТОРОЕ ПАРТИЯ И ПРАВИТЕЛЬСТВО НА НИХ ВОЗЛОЖИЛИ.

САМОЛЕТЫ ВЫЛЕТАЮТ В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ. МЫ ЗНАЕМ ТРУДНОСТИ ЭТОГО ПУТИ. НО ГЛАВНОЕ УЖЕ СДЕЛАНО: ЧЕТЫРЕ СОВЕТСКИХ САМОЛЕТА ПРОЛЕТЕЛИ ОТ МОСКВЫ ДО ОСТРОВА РУДОЛЬФА, А ОТТУДА — ЧЕРЕЗ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН ДО ПОЛЮСА. ВСЕ ЧЕТЫРЕ САМОЛЕТА ПРОШЛИ ТОЧНО НАД ПОЛЮСОМ, ЗАТЕМ СОВЕРШИЛИ ПОСАДКУ НА ЛЬДИНЫ, СОБРАЛИСЬ ВМЕСТЕ, ОСНОВАЛИ И ОБОРУДОВАЛИ НАУЧНУЮ СТАНЦИЮ У ПОЛЮСА. ДОСТАВЛЕНЫ ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ КИЛОГРАММОВ ГРУЗА. НЕ БЫЛО НИ ОДНОЙ АВАРИИ, НИ ОДНОЙ ПОЛОМКИ В ПУТИ. ВСЕ ЛЮДИ ЗДОРОВЫ. САМОЛЕТЫ, МОТОРЫ, ВСЕ ОБОРУДОВАНИЕ — СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА.

ВПЕРВЫЕ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ ПРОВЕДЕНА ОПЕРАЦИЯ ТАКОГО МАСШТАБА, ДАЮЩАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ВСЕСТОРОННЕ ИЗУЧИТЬ ЦЕНТР АРКТИКИ, О ЧЕМ ДАВНО МЕЧТАЛИ ЛУЧШИЕ УЧЕНЫЕ ВСЕХ СТРАН. ЭТО ОКАЗАЛОСЬ ПОСИЛЬНЫМ ТОЛЬКО ДЛЯ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА.

РАПОРТУЕМ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ, ВОСПИТАВШЕЙ НАС, И ПРАВИТЕЛЬСТВУ НАШЕЙ ДОРОГОЙ РОДИНЫ О ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЯ. МЫ БЕСКОНЕЧНО СЧАСТЛИВЫ, ЧТО МЫ СЫНЫ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА, ИДУЩЕЙ ОТ ПОБЕДЫ К ПОБЕДЕ ПОД ГЕНИАЛЬНЫМ ВОДИТЕЛЬСТВОМ ТОВАРИЩА СТАЛИНА. МЫ СЧАСТЛИВЫ, ЧТО НАМ БЫЛО ПОРУЧЕНО ДОБЫТЬ ЕЩЕ ОДНУ ПОБЕДУ И ЧТО ЭТО ПОРУЧЕНИЕ МЫ ВЫПОЛНИЛИ.

От имени всего коллектива экспедиции:

ШМИДТ
ВОДОПЬЯНОВ
МОЛОКОВ
ПАПАНИН
ШЕВЕЛЕВ
ДОГМАРОВ

Центральному Комитету ВКП(б) —

Товарищу СТАЛИНУ

РАДИОГРАММА ЗИМОВЩИКОВ
ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Мы счастливы сообщить вам, что дрейфующая экспедиция Северного полюса начала свою работу.

Десятки лет лучшие люди человечества стремились разгадать тайны центрального полярного бассейна. Это оказалось под силу только великой советской стране, бросившей на овладение Арктикой свою замечательную технику, начавшей планомерное социалистическое наступление на Север.

Дорогой Иосиф Виссарионович, мы бесконечно гордимся тем, что именно нам поручена величайшая честь первыми работать в районе Северного полюса, утверждая величие и могущество советской страны. Прекрасно снабженные, с огромным энтузиазмом, с неизбывным запасом энергии мы начинаем свою работу.

Сейчас на льдине установлены жилая и рабочая палатки, разбиты базы продовольствия и снаряжения, начаты регулярные научно-исследовательские работы по метеорологии, гидрологии, гидробиологии, земному магнетизму, гравиметрии и изучению дрейфа. Установлена радиосвязь с полярными станциями.

Дорогой Иосиф Виссарионович, здесь, среди ледяной пустыни, на расстоянии многих тысяч километров от родной Москвы, мы не чувствуем себя оторванными от своей страны. Мы знаем и верим, что за нами и вместе с нами — великая социалистическая родина. Это сознание крепит наши силы, и мы обещаем вам сделать все, чтобы оправдать оказанное нам огромное доверие.

И. Папанин
Э. Кренкель
П. Ширшов
Е. Федоров

7 июня 1937 г.
Северный Ледовитый океан

О НАГРАЖДЕНИИ УЧАСТНИКОВ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СССР *ПОСТАНОВЛЯЕТ:*

ЗА ОБРАЗЦОВОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА И ГЕРОИЗМ НАГРАДИТЬ УЧАСТНИКОВ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ, ДОСТИГШЕЙ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА И ОСНОВАВШЕЙ ПОЛЯРНУЮ СТАНЦИЮ НА ДРЕЙФУЮЩЕМ ЛЬДУ У ПОЛЮСА —

ЗВАНИЕМ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА,

СО ВРУЧЕНИЕМ ОРДЕНА ЛЕНИНА:

1. *Шмидта О. Ю.*—начальника экспедиции.
2. *Спирина И. Т.*—майора, флаг-штурмана экспедиции.
3. *Шевелева М. И.*—зам. начальника экспедиции.
4. *Папанина И. Д.*—начальника станции „Северный полюс".
5. *Алексеева А. Д.*—командира самолета „Н-172".
6. *Мазурука И. И.*—командира самолета „Н-169".
7. *Головина И. Г.*—командира самолета „Н-166".
8. *Бабушкина М. С.*—пилота самолета „Н-170".

ВТОРЫМ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. *Водопьянова М. В.*—Героя Советского Союза, командира отряда и самолета „Н-170".
2. *Молокова В. С.*—Героя Советского Союза, командира самолета „Н-171".

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:

1. *Козлова М. И.*—второго пилота самолета „Н-169".
2. *Орлова Г. К.*—второго пилота самолета „Н-171".
3. *Мошковского Я. Д.*—капитана, второго пилота самолета „Н-172".
4. *Догмарова А. А.*—парторга экспедиции.

5. *Кренкеля Э. Т.*—радиста станции „Северный полюс".
6. *Ширшова П. П.*—научного сотрудника станции „Северный полюс".
7. *Федорова Е. К.*—научного сотрудника станции „Северный полюс".
8. *Ритслянда А. А.*—штурмана самолета „П-171".
9. *Жукова И. М.*—штурмана самолета „П-172".
10. *Бассейна Ф. П.*—1-го бортмеханика самолета „П-170".
11. *Сугробова К. П.*—1-го бортмеханика самолета „П-172".
12. *Ивашина В. Л.*—1-го бортмеханика самолета „П-171".
13. *Кекушева П. Л.*—1-го бортмеханика самолета „П-166".
14. *Шекурова Д. П.*—воентехника 1-го ранга, 1-го бортмеханика самолета „П-169".
15. *Стромилова П. П.*—радиотехника и бортрадиста самолетов „П-171", „П-166" и „П-169".
16. *Иванова С. А.*—бортрадиста самолета „П-170".

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ:

1. *Крузе Л. Г.*—командира разведывательного самолета „П-128".
2. *Дзердзеевского Б. Л.*—синоптика экспедиции.
3. *Морозова К. П.*—второго бортмеханика самолета „П-170", представителя завода № 24 в экспедиции.
4. *Петенина П. П.*—воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета „П-170".
5. *Гутовского В. П.*—инженера экспедиции.
6. *Шмандина П. Д.*—второго бортмеханика самолета „П-172".
7. *Фрунзецкого С. К.*—второго бортмеханика самолета „П-171".
8. *Терентьева В. Д.*—второго бортмеханика самолета „П-166".
9. *Тимофеева Д. А.*—второго бортмеханика самолета „П-169".
10. *Гинкина В. Г.*—воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета „П-172".
11. *Аккуратова В. П.*—штурмана самолета „П-169".
12. *Волкова А. С.*—лейтенанта, штурмана самолета „П-166".
13. *Трояновского М. А.*—кинооператора экспедиции.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ:

1. *Рубинштейна Л. М.*—штурмана-радиста разведывательного самолета „П-128".
2. *Кистанова П. Г.*—техника, представителя завода „Авиоприбор".
3. *Брезина Я.*—механика разведывательного самолета „П-128".
4. *Радоминова Е. Г.*—военинженера 3-го ранга.
5. *Бронтман Л. К.*—спец. корреспондента газеты „Правда".
6. *Виленского Э. С.*—спец. корреспондента газеты „Известия".

ВЫДАТЬ ДЕНЕЖНУЮ ПРЕМИЮ:

а) В размере 25 тысяч рублей каждому—тт. *Водопьянову, Молокову, Шмидту, Спирину, Шевелеву, Папанину, Алексееву, Мазуруку, Головину и Бабушкину.*

б) В размере 15 тысяч рублей каждому—тт. *Козлову, Орлову, Мошковскому, Догмарову, Крепкель, Ширшову, Федорову, Ритслянд, Жукову, Бассейн, Сугробову, Ивашине, Кекушеву, Шекурову, Стромилову и Иванову.*

в) В размере 10 тысяч рублей каждому—тт. *Крузе, Дзердзеевскому, Морозову, Петенину, Гутовскому, Шмандину, Фрутецкому, Терентьеву, Тимофееву, Гинкину, Аккуратову, Волкову и Трояновскому.*

г) В размере 5 тысяч рублей каждому—тт. *Рубинштейн, Кистанову, Брезину, Радоминову, Бронтман и Виленскому.*

Председатель
Центрального Исполнительного Комитета СССР
М. КАЛИНИН

Секретарь
Центрального Исполнительного Комитета СССР
П. АКУЛОВ

Москва, Кремль.
27 июня 1937 г.

О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО
КОМИТЕТА СССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ СССР *ПОСТАНОВЛЯЕТ:*

ЗА ОТЛИЧНУЮ РАБОТУ ПО ОСВОЕНИЮ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И В ОСОБЕННОСТИ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДГОТОВКИ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС НАГРАДИТЬ РАБОТНИКОВ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ—

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ:

1. *Бергавинова С. А.*—начальника Политуправления Главсевморпути.
2. *Янсона И. М.*—заместителя начальника Главсевморпути.
3. *Бурке А. К.*—капитана ледоколов „Русанов“ и „Садко“.
4. *Махоткина В. М.*—командира самолета, участника разведывательной экспедиции на Землю Франца Иосифа.
5. *Либина Я. С.*—начальника авиобазы на острове Рудольфа.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ:

1. *Самойлову В. А.*—старшего синоптика Бюро погоды.
2. *Жигалева И. А.*—зам. начальника полярной авиации.
3. *Уралова И. А.*—пом. начальника полярной авиации.
4. *Скворцова И. Ф.*—командира Беломорского отряда.
5. *Ходеева И. В.*—авиоинженера, парторга авиобазы о. Рудольфа.
6. *Мельникова И. В.*—старшего техника авиобазы о. Рудольфа.
7. *Чернышева Е. И.*—бортмеханика самолета „И-128“.
8. *Бесфамильного Ю. А.*—бортмеханика самолета „И-128“.
9. *Храмова И. Д.*—начальника зимовки в Амдерме.
10. *Матюшкина В. П.*—начальника приемного пункта радиоцентра о. Диксон.
11. *Ананьева В. В.*—начальника полярной станции Челюскин.
12. *Михайлова А. А.*—начальника радиоцентра о. Диксон.

ОРДЕНОМ ЗНАК ПОЧЕТА:

1. *Новодерешкина И. Н.*—врача авиобазы о. Рудольфа.
2. *Сторожко В. С.*—ст. механика о. Рудольфа.
3. *Латыгина В. М.*—авиотехника авиобазы о. Рудольфа.
4. *Курбатова В. В.*—повара авиобазы о. Рудольфа.
5. *Богданова В. Ф.*—радиотехника о. Рудольфа.
6. *Нурманцева В. Д.*—строительного рабочего авиобазы о. Рудольфа.
7. *Ходова М. И.*—диспетчера радиобюро Главсевморпути.
8. *Вознесенского М. М.*—радиотехника полярной станции б. Тихая.
9. *Чивилева И. П.*—диспетчера радиорайона Амдермы.
10. *Снегирева Ф. П.*—начальника радиостанции Амдерма.
11. *Трофименко Т. П.*—инженера полярной авиации.
12. *Коваленко И. Ф.*—инженера полярной авиации.
13. *Каратаева*—бортмеханика тренировочных самолетов.
14. *Шоломова П. Л.*—начальника полярной станции Маточкин Шар.

Председатель
Центрального Исполнительного Комитета СССР
М. КАЛИНИН

Секретарь
Центрального Исполнительного Комитета СССР
И. АКУЛОВ

Москва, Кремль.
27 июня 1937 г.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВКП(б)—
Товарищу СТАЛИНУ

СОВНАРКОМ СССР—
Товарищу МОЛОТОВУ

С ЧУВСТВОМ ВЕЛИКОЙ ЛЮБВИ, ГОРЯЧЕЙ ПРЕДАННОСТИ И БЛАГОДАРНОСТИ, С ЧУВСТВОМ ГОРДОСТИ ЗА ВЕЛИКУЮ РОДИНУ НАШУ ОБРАЩАЕМСЯ СЕГОДНЯ МЫ К ВАМ. СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЗАВОЕВАН БОЛЬШЕВИКАМИ! ВЕЛИКИЙ ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ПУТЬ ТАКЖЕ ЗАВОЕВАН НАМИ. МЫ, ПОЛУЧИВШИЕ СЕГОДНЯ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ЗАВЕРЯЕМ ВАС, ЧТО И ВПРЕДЬ, ПО ПЕРВОМУ ЗОВУ НАШЕЙ СЛАВНОЙ ПАРТИИ ЛЕНИНА — СТАЛИНА, ПО ПЕРВОМУ ЗОВУ СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА, МЫ ГОТОВЫ ИТТИ НА ШТУРМ СТИХИИ, ГОТОВЫ, ЕСЛИ ПОНАДОБИТСЯ, РИНУТЬСЯ В БОЙ ПРОТИВ ДЕРЗКОГО ВРАГА, КОТОРЫЙ ПОПЫТАЕТСЯ НАПАСТЬ НА НАШУ ЗЕМЛЮ.

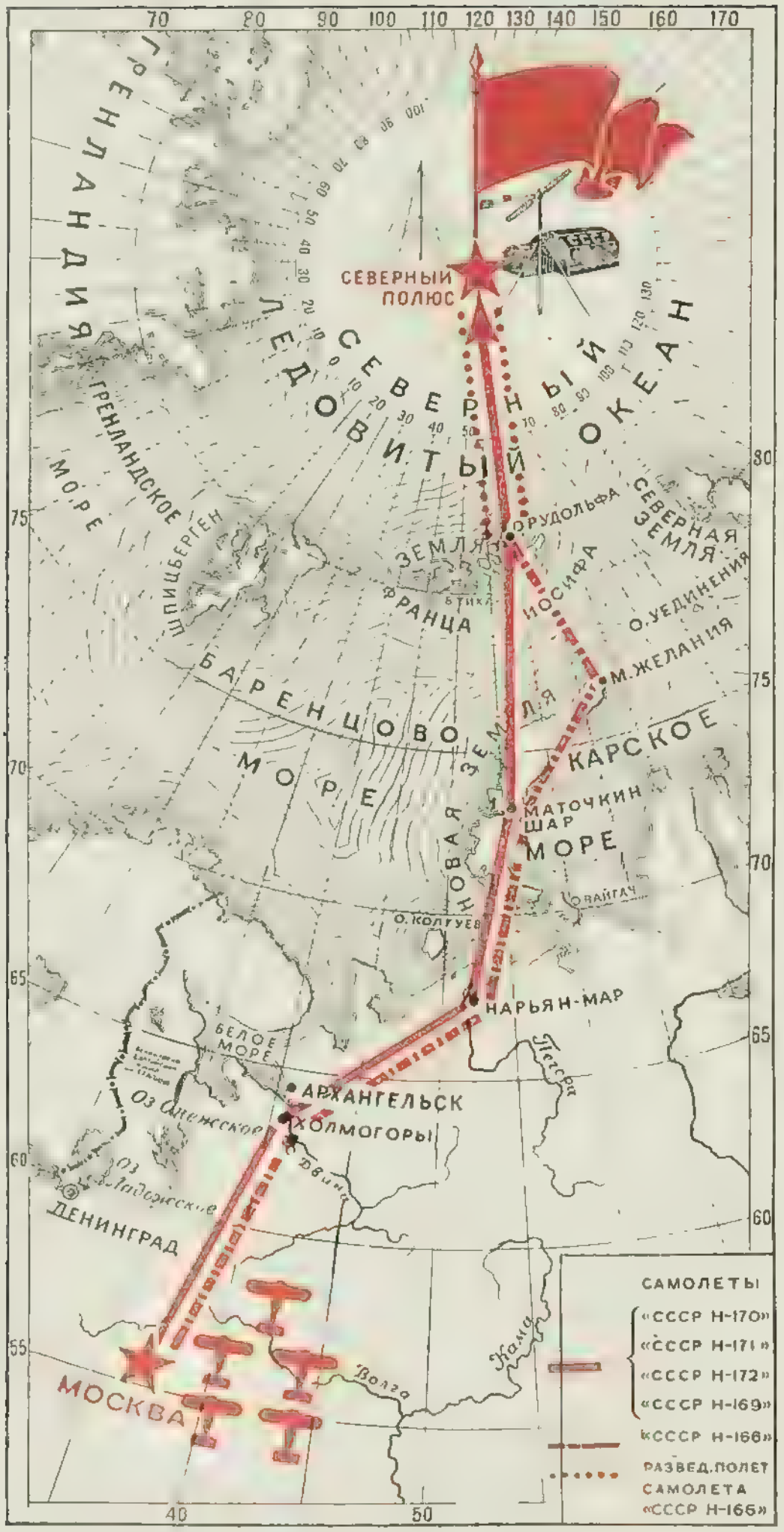
ДА ЗДРАВСТВУЕТ НАША ВЕЛИКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РОДИНА!

ДА ЗДРАВСТВУЕТ ПАРТИЯ ЛЕНИНА—СТАЛИНА, ВОСПИТАВШАЯ НАС!

ДА ЗДРАВСТВУЕТ БЛИЗКИЙ, РОДНОЙ И ЛЮБИМЫЙ ВОЖДЬ НАШ — ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ СТАЛИН!

О. ШМИДТ
А. АЛЕКСЕЕВ
М. ШЕВЕЛЕВ
М. БАБУШКИН
И. ГОЛОВИН
И. СПИРИН

222165 #8962



Схематическая карта перелета экспедиции на Северный полюс

Страна встречает героев

Достойная награда славным сынам родины

Сегодня мы публикуем постановление правительства Страны Советов о награждении участников героической экспедиции на Северный полюс. Славные сыны родины, покорившие сердце Арктики, водрузившие флаг СССР на полюсе, основавшие полярную станцию в царстве коварной, никем доселе не побежденной стихии, получают достойную награду.

Могучая советская авиация, опирающаяся на блистательную технику, свершила то, что было ранее заветной мечтой человечества. Храбрые, мужественные советские патриоты—Шмидт, Шевелев, Водопьянов, Молоков, Алексеев, Мазурук, Спирин, Головин, Бабушкин, Папанин—показали еще раз всему миру, на какие подвиги способен советский человек, гражданин великой страны победившего социализма!

Четверо бесстрашных людей во главе с Папаниным остались на полюсе в окружении безмолвной пустыни, грозной, таящей в себе множество опасностей. Четверо бесстрашных советских людей, сильных своей крепкой дружбой, большевистской закалкой, выдержкой, остались на дрейфующей льдине и ведут неутомимо и скромно, без рисовки и ложного пафоса, огромную работу, которая явится ценнейшим вкладом в науку. Подвиг Папанина и его друзей будет записан в золотой книге освобожденного от капиталистических пут человечества. Грядущие поколения будут изучать героические деяния советских людей сталинской эпохи, будут учиться у них мужеству, доблести и выполнению долга.

Великолепная семья героев Советского Союза растет и множится. Каждый прожитой год увеличивает славу Советской страны. Новые и новые люди встают в ряды славных героев, показывая величие души советского гражданина, его готовность не останавливаться ни перед чем для достижения поставленной цели, для блага, счастья и величия своей родины, его готовность бороться и умение побеждать.

Семья героев Советского Союза, состоящая из летчиков и военных, пополняется на этот раз людьми науки: академик Отто Юльевич Шмидт, его лучший соратник Шевелев, доблестный исследователь-полярник Папанин получают высочайшее звание Героя!

В речи, произнесенной 25 июня на Центральном аэродроме во время торжественного митинга, О. Ю. Шмидт сказал: „...Мы все—40 с лишним

человек—сленок со многих тысяч сынов нашей родины. Мы простые советские люди, преданные своей стране, верные ученики партии".

Прекрасная правда заключена в этих скромных и значительных словах ученого-большевика! Если партия Ленина—Сталина призовет народ к выполнению долга перед родиной, то назавтра же тысячи и десятки тысяч советских людей станут героями!

Это следует крепко помнить тем, кто намеревается занести свою грязную руку на цветущую Советскую страну.

Столь блестяще завершенная экспедиция на Северный полюс является делом всей нашей родины. Сила ее участников заключалась в том, что за ними стояла могучая страна, населенная свободными, счастливыми народами, руководимыми большевистской партией, воодушевленными идеями социализма, окрыленными духом подлинного гуманизма, сознающими свою великую историческую миссию. Именно советские люди должны были покорить полюс, ибо никто, как они, не вооружен столь сильно для борьбы с темными и могучими силами арктической природы.

Сила экспедиции заключалась в том, что ей предшествовала большая планомерная подготовительная работа. Победа не пришла сама, ее организовали большевики, ее подготовила большевистская воля. Сила экспедиции была в том, что вдохновителем великого замысла был товарищ Сталин—первый друг и отец советских полярников.

Сила участников экспедиции заключалась и в том, что за ними стояла отличная советская техника, превосходные самолеты и приборы, созданные на советских заводах, руками советских людей.

Сила участников экспедиции заключалась и в том, что они были уверены: могучая родина, ласковая мать, поддержит их в особо трудную минуту всеми средствами, какие только есть в ее распоряжении.

Герой Советского Союза, сын народа Михаил Васильевич Водопьянов, отлично выразил эту мысль в своей речи на торжественном митинге:

— Меня спрашивали, когда я готовился к полету: „Как ты полетишь на полюс и как ты там будешь садиться? А вдруг сломаешь машину—пешком-то далеко итти?" Я говорю, что сяду. Если поломаю, пешком не пойду, потому что у меня за спиной сила, мощь: товарищ Сталин не бросит человека!

Советская экспедиция покорила полюс, полюс стал нашей, советской, обжитой „землей". Героические полярники-летчики и ученые шли в бой со стихией с великой верой в сердце, и эту веру в победу разделяло вместе с ними все наше отечество!

Человечество не раз делало попытки добраться до полюса, покорить его. Эти попытки исходили от смельчаков-одиночек, беззаветных храбрецов, шедших во имя науки на верную гибель.

Сколько мужественных людей поглотил полюс! Они пали жертвой равнодушия корыстного буржуазного общества, оставлявшего их на произвол стихии. Их уделом являлись отчаяние и смерть. Плоды их подвигов были ничтожны. Достаточно напомнить скорбную жизнь и смерть замечательного русского исследователя Седова, погибшего в ледяной пустыне Арктики. А ведь живи Седов в наше время, у него была бы блестящая судьба!

Мы не только покорили полюс—мы освоили его! Этого еще никто никогда в истории человечества не мог сделать. Друзья нашей страны во всем мире радуются вместе с нами. Враги нашей страны злобствуют и скрежещут. Сегодня Шмидт, Папанин и Водопьянов, завтра Чкалов, Байдуков и Беляков—история наших дней полна героических подвигов!

Сила Страны советов крепнет день ото дня. Как гранитный утес, возвышается она над миром, полным злобы, ненависти, угнетения и нищеты. К нашей стране обращены надежды всего порабощенного человечества.

Благородный подвиг Шмидта, Водопьянова, Спирина и их товарищей воодушевляет всех, в ком сильно чувство любви к угнетенному человеку и чувство ненависти к угнетателям. Бойцы республиканской Испании, защищающие честь и независимость своей родины, крепче сожмут винтовки. Стахановцы советских фабрик и заводов с утроенной энергией возьмутся за работу. Наши колхозники с еще большими усилиями будут бороться за урожай. Наши пограничники еще зорче, еще бдительней будут оберегать советские рубежи. Наша молодежь станет учиться еще лучше, для того чтобы быть такими же, как Шмидт, Водопьянов, Папанин.

В радостный день высокого награждения героических участников великой Северной экспедиции весь Советский Союз от края и до края взволнованно, горячо и любовно приветствует их. Пусть знает весь мир, как на свободной, счастливой советской земле награждают беззаветных энтузиастов, храбрецов, смельчаков, мужественных патриотов, доблестных сынов родины.

„Правда" от 28 июня 1937 г.

Встреча в Москве

Они прилетели в ясный июньский день. Три с лишним месяца назад они улетали из Москвы. Это было в марте, на рассвете. Поле было тогда покрыто снегом. Тяжело нагруженные машины, взрыхляя лыжами снег, оторвались от земли и взяли курс на полюс.

Там, на Северном полюсе, летчики высадили мужественную четверку зимовщиков, водрузили в неприступных льдах красное непобедимое знамя нашей родины. Они летали над неприступными льдами, рисковали своей жизнью, завоевав для мира Северный полюс, расширяя границы человеческого познания.

„Хочешь ты знать, чего ищут люди в той стране и почему они туда отправляются, несмотря на большую опасность для жизни?.. Знай же,— отвечает старинная скандинавская сага,—...человеку свойственно любостяжание, ибо люди постоянно жаждут денег и добра и идут туда, где по слухам можно иметь прибыли, несмотря на грозящую большую опасность".

Какими чужими и лживыми кажутся эти слова нам, советским людям!

Снова и снова, а вчера с какой-то особенной силой мы почувствовали благотворную силу Великой Октябрьской революции, обновившей образ человека, для которого нет большего счастья в жизни, чем счастье своего народа. Отважные летчики, они летели не для личной славы. Движущей силой всех их действий были—Сталин, родина, честными и верными сынами которой они являются.

...После тяжких дневных трудов по устройству дрейфующей научной станции на Северном полюсе, по расчистке и подготовке аэродрома участники героической экспедиции укладывались на ночь по палаткам в своих спальных мешках... Стихал шум, смолкали постепенно разговоры, и в этот момент перед сном каждый оставался наедине с самим собой—и наедине со своей родиной.

Сколько раз вставала перед ними родина, родная земля—такая, какой они ее оставили, и такая, какой она их встретит. Они видели пред собой

поле широкое, уходящее в голубую даль, с низкими ангарами по краям, с узкой строчкой зелени по горизонту, с огромным городом в сизом тумане. Это поле казалось родным домом.

Они видели там, на Северном полюсе, эту землю в волнующих мечтах. Казался далеким, сказочным тот момент, когда она снова откроется под крыльями самолетов. Вот пройдут они над ней широким кругом, еще не разбирая фигур внизу, видя только колыхание большой человеческой массы. А потом вырастут из земли здания, трибуны... И встанут перед глазами родные, дорогие, любимые лица, но глаза будут искать прежде всего одного человека,—самого дорогого, самого близкого, чье имя там, на Северном полюсе, произносится с таким волнением, с такой теплотой... Будет ли товарищ Сталин на встрече?

И вот этот момент пришел. Пришел именно таким, каким он был в мечтах. Родная земля ждала встречи. На аэродроме собрались близкие, родные, дорогие—и это не только жены, дети, это и рабочие авиационных заводов, это и студенты Авиационного института, это и все москвичи, которым выпала великая честь быть представителями всей страны на этой встрече. Единая семья собралась на аэродроме, родные люди на родной земле, и впереди всех—любимейший из людей, впереди всех товарищ Сталин.

Встречать замечательных летчиков и участников героической экспедиции прибыли товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Андреев, Микоян, Чубарь, Коспор, Жданов, Ежов, Хрущев, Димитров, Литвинов, Егоров, Буденный и др.

Товарищ Сталин приветствует родных и близких завоевателей полюса. Он входит в толпу ребятишек и, весело улыбаясь, пожимает им ручонки.

Ветер доносит далекий гул моторов. Ровно в 5 часов на горизонте вырисовывается четверка мощных самолетов. Вот уже они плывут над полем, над трибунами. Широко распластав крылья, медленно скользят машины, делая широкие круги.

Первым идет на посадку самолет Водопьянова. Гигантская тень скользит по земле. Все ниже и ниже опускается самолет, колесами легко касается земли и, замедляя бег, останавливается. Вторая машина идет на посадку, третья и, наконец, четвертая. Раскрываются люки, опускаются трапы, и один за другим участники экспедиции сходят на землю. Отто Юльевич Шмидт стоит с обнаженной головой. Ветер треплет его знаменитую бороду. Он улыбается, радуется большой человеческой радостью.

— Ну вот и Москва!

Да, родина, Москва, близкая сердцу каждого...

Легендарные, овеянные славой летчики поднимаются на трибуну. Им аплодирует товарищ Сталин, руководители партии и правительства. Их обнимают, целуют. Детишки узнают своих отцов, взбираются им на плечи, увеличивая своим веселым видом, своими звонкими голосами всеобщую радость.

Летчики, участники экспедиции взволнованы и потрясены трогательной встречей. Так просто и прекрасно может встретить только родина.

От имени ЦК партии и Совнаркома Союза ССР участников экспедиции приветствует т. Чубарь.

Отвечает Отто Юльевич Шмидт. Ему не сразу удается начать свою речь. Ледового комиссара, человека большевистской воли, встречают овацией. С величавой простотой говорит Шмидт о бесстрашных людях экспедиции, которые выполнили сталинское задание—завоевали Северный полюс.

— Мы живы,—улыбается начальник экспедиции,—и на живых самолетах прибыли к вам.

Да, полюс знал, кому покориться. Большевики, по словам Михаила Водопьянова, укротили Арктику. С какой силой и уверенностью звучат

Трудящиеся Москвы приветствуют возвращение отважных победителей Северного полюса

слова командира флагманского корабля, когда он вспоминает о товарищах, оставшихся зимовать на Северном полюсе. Слышит ли его Кренкель, слышат ли его Папанин, Федоров, Ширшов?..

Митинг окончен. Возгласы приветствий в честь партии, в честь товарища Сталина, в честь отважных летчиков прокатываются над летным полем. Участники экспедиции сходят вниз, садятся в машины, увитые цветами.

Так начинается триумфальное шествие завоевателей полюса.

Машины движутся по Ленинградскому шоссе. Город стал праздничным, парадным. Встреча экспедиции превратилась в прекрасный народный праздник. Москва вышла на площади и улицы.

Вот вдали появились первые машины. Они проходили еще по площади Маяковского, а на Советской площади уже гремели овации. Москвичи узнавали знакомые и дорогие лица людей, за судьбой которых все мы следили в течение трех месяцев. Обветренные и загорелые, улыбающиеся и радостные ехали летчики во главе со Шмидтом по городу. Вместе с полярниками ехали по улицам Москвы, встречаемые восторженными приветствиями, товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Жданов, Ежов, Андреев, Микоян, Чубарь, Косиор, руководители партии и правительства.

Москвичи забрасывали автомобили цветами. На каждой площади героев встречали оркестры, гром оваций, веселые песни.

Вереница автомобилей двигалась по улице Горького к Красной площади, к Кремлю.

„Правда" от 20 июля 1937 г.

Митинг
на центральном аэродроме

Речь В. Я. Чубаря

Товарищи! По поручению Центрального комитета Всесоюзной коммунистической партии большевиков и Совета народных комиссаров Союза ССР передаю отважным завоевателям Северного полюса, командирам и рядовым работникам экспедиции, большевистский привет. *(Аплодисменты.)*

Наши славные полярники во главе с т. Шмидтом с честью выполнили ответственнейшее задание партии и правительства по организации на Северном полюсе научной полярной станции. Они оставили там группу советских людей, отдавших себя разработке сложнейших научных вопросов, которыми интересуется весь мир и к разрешению которых делались попытки во многих странах. Только советские полярники, только советские герои оказались достаточно сильными и организованными, чтобы совершить труднейший перелет на Северный полюс и организовать там полярную научную станцию. Благодаря этой блестящей победе наши полярники оказались в деле изучения неразгаданных тайн природы впереди всего человечества, так же как впереди всего человечества идет под руководством партии Ленина—Сталина весь наш великий Советский Союз. *(Аплодисменты.)*

Самое замечательное, товарищи, то, что Северный полюс завоеван без всяких потерь людьми и при полной сохранности материальной части. Значение этого факта трудно переоценить, ибо мы знаем, сколько катастроф имело место при попытках исследователей-одиночек из капиталистических стран добраться до Северного полюса. Ответственная задача, которую выполнили наши советские люди, была сопряжена с большими опасностями, и изумительная победа, о которой мы сравнительно недавно еще и мечтать не могли, является показателем той высокой техники и организованности, на которые способно только советское государство, только социалистическое общество.

Славная победа советских героев, как и успехи на всех других фронтах социалистического строительства, есть результат в первую очередь большевистской организованности. Партия Ленина—Сталина воспитала героев-летчиков, способных решать труднейшие задачи. Вдохновителем и организатором героического полета, чье руководство принесло заслуженный успех, является наш вождь и учитель товарищ Сталин. *(Бурные аплодисменты.)*

На первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности в 1931 г. товарищ Сталин сказал, что нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять. *(Аплодисменты.)* Сегодня мы можем сказать, что полет на Северный полюс и организация там полярной станции—это взятие не одной, а многих крепостей в нашей борьбе за торжество социализма. *(Аплодисменты.)*

Наши славные полярники тт. Шмидт, Водопьянов, Молоков, Мазурук, Алексеев и их помощники, все работники, участвовавшие в экспедиции на Северный полюс, еще раз показали миру, на что способен великий советский народ, на что способны борцы за социализм. *(Аплодисменты.)*

Народы Советского Союза идут под руководством большевистской партии от победы к победе, преодолевая на своем пути различные трудности, которые усугубляются тем, что враги социализма, враги трудящихся—немецко-японские фашисты руками своих агентов—троцкистско-бухарин-

Товарищи СТАЛИН, ВОРОШИЛОВ, КАЛИНИН и ДИМИТРОВ приветствуют завоевателей Северного полюса на Центральном аэродроме в Москве (25 июня 1937 года)

ских диверсантов, вредителей, бандитов, руками изменников нашей родины пытались тормозить победоносное социалистическое строительство. Но эти попытки разбиты так же, как преодолеваются другие препятствия. Корни фашистской диверсионно-шпионской агентуры выкорчевываются самым беспощадным образом. Презрение и ненависть шлет советский народ этим гадам, вредителям, шпионам. Советская разведка ведет упорную, успешную борьбу с гнусными попытками врагов навредить СССР и обеспечивает тем самым дальнейшие успехи в построении коммунистического общества, дальнейшее развитие советской науки.

Фашизм готовит нападение, но народы Советского Союза, разгромив фашистскую военно-шпионскую банду Тухачевского, Якира и др., еще более усилят свое внимание и любовь к своей победоносной славной Красной Армии, воспитывающей прекрасных сынов социалистической родины, самоотверженных борцов за социализм.

Победа полярников обеспечивалась не только беззаветно смелыми героями, беспредельно преданными делу партии, делу нашей великой родины. В победе крупнейшую роль играло высокое качество материальной части—самолетов, моторов, всего того, что советская промышленность, советский рабочий с любовью и преданностью создает для процветания Страны советов и что с успехом будет использовано для разгрома врага, если он посмеет напасть на великий Советский Союз.

Вся страна, все передовое человечество отмечает сегодня победу советской авиации, наших славных полярников, оказавших неоценимую услугу делу науки.

Да здравствует партия Ленина—Сталина—организатор многомиллионных масс трудящихся, партия, ведущая их от победы к победе! (*Аплодисменты.*)

Да здравствуют славные сыны великой социалистической родины, отважные полярники, прилетевшие сегодня из далекого полярного края сюда, в родную красную Москву! (*Аплодисменты.*)

Да здравствует организатор и вдохновитель побед на всех участках нашей борьбы за социализм наш родной, великий Сталин! Ура! (*Крики „ура", аплодисменты.*)

Речь Героя Советского Союза О. Ю. Шмидта

Товарищи! Мы бесконечно счастливы рапортовать товарищу Сталину, Центральному комитету нашей партии, советскому правительству и всей нашей великой счастливой стране, что сталинское задание выполнено. Мы на Северном полюсе выполнили свою задачу, вернулись сегодня сюда живые и на живых самолетах! (*Аплодисменты, крики „ура".*)

Северный полюс будет служить человечеству. Поставить на службу человечеству Северный полюс сумел только наш Советский Союз. (*Аплодисменты.*)

Северный полюс, Центральная Арктика обеспечат сообщение с Америкой. Блестящее доказательство этому изумительный полет т. Чкалова.

Научная работа в Центральной Арктике обеспечит нам лучшее знание погоды, обеспечит лучшее знание ледовых условий для плавания Северным морским путем, не говоря уже о многочисленных, также очень важных георетических исследованиях, которые давно тревожили умы лучших ученых, но не могли быть раньше решены. Оказалось, и это признают друзья наши и не могут скрыть недруги, что нетрудно побывать на полюсе, но поставить его на службу, освоить его и освоиться с ним можно только

после того, как силы человека освобождены от угнетения, от эксплоатации. (*Аплодисменты.*) Только после Великой пролетарской революции, только в условиях победоносного социалистического строительства эта победа над природой могла быть одержана. Этой победы нам бы не удалось одержать, если бы не был так могуч и силен Советский Союз, если бы не было у нас такой изумительной промышленности. Наши прекрасные машины сделаны так умно, так прочно, что их нельзя не уважать, даже Северный полюс должен был отнестись к ним с уважением! (*Аплодисменты.*)

А люди Советской страны!

Конечно, мы подбирали людей друг к другу. Но мы все—40 с лишним человек—слепок со многих тысяч сынов нашей родины. Мы простые советские люди, преданные своей стране, верные ученики партии. В этом наше качество. Это партия воспитала в нас те черты, без которых силами природы не овладеть. Это она воспитала в нас ясное понимание цели, силу характера, уверенность в победе и преданность тем высоким идеям, которыми мы руководствовались, следуя указаниям партии. Если бы не эти черты, то и нас полюс не стал бы уважать. А полюс знал, кому покориться. Он веками ждал нас, советских людей! (*Аплодисменты.*)

Могучая техника, большевистское воспитание и закалка, которые дала нам партия, ясность цели, планомерная многолетняя работа над освоением Арктики—все это воплощается в имени человека, который всех нас ведет от победы к победе, который детально начертал на много лет план работы в Арктике, послал нас туда и наполнил наши сердца горячей верой и огромным счастьем. Это—товарищ *Сталин!* (*Бурные аплодисменты, крики „ура“.*)

Может быть, не все знают, что товарищ Сталин, занятый огромной своей работой, уделял много внимания Северу, что по личной инициативе товарища Сталина был создан особый государственный орган для освоения Севера, даны все необходимые материальные средства и люди для выполнения этой задачи. И руководил этим делом товарищ Сталин, непрерывно поощряя нас, когда надо, удерживая, когда мы излишне увлекались.

Это руководство, эту человеческую заботу, эту теплоту мы чувствовали каждодневно. Сталинское задание, сталинский стиль работы, которому мы старались подражать,—это были движущие силы на нашем пути. Не было дня, чтобы мы в своих беседах, возвращаясь мысленно к родине или думая о трудностях, которые нам предстояло победить, не вспоминали о товарище Сталине.

А когда радио донесло до нас весть о злодейских преступлениях, которые пытались совершить фашистские выродки против нашей страны, против нашей партии, против нашего вождя,—наши сердца вместе с трудящимися всей страны закипали злобой, и мы, так же как и весь советский народ, не пожалели бы ни крови, ни жизни для защиты своей социалистической родины.

Товарищи! Работа в Арктике еще не кончена. Заложена очень серьезная основа, но еще многое надо сделать. Мы знаем, что и в дальнейшей нашей работе мы будем чувствовать такую же поддержку всей страны, такое же мудрое руководство нашего правительства, нашего Центрального комитета партии. Мы все отдадимся будничной работе, чтобы извлечь всю необходимую пользу из того шага, который мы сделали. Мы доведем дело до конца. Полюс будет действительно давать все то, что может дать природа освобожденному человечеству. Тому порукой то, что мы работали, работаем и будем работать под руководством товарища Сталина! (*Бурные аплодисменты, возгласы: „Да здравствует товарищ Сталин!“, „Ура!“*)

Товарищ СТАЛИН целует участника экспедиции флагштурмана И. Т. СПИРИНА. Справа товарищ МОЛОТОВ

Речь Героя Советского Союза М. В. Водопьянова

Товарищи! Мы вернулись в нашу красную столицу, выполнив задание. Были на Северном полюсе. Садились там, жили там. Спали в спальных мешках, но чувствовали себя там хорошо. Оторванности мы не чувствовали. Шутка сказать, как у нас были оборудованы машины: мы с Северного полюса по прямому радиотелефону разговаривали с Москвой.

Если бы не были так хорошо оборудованы самолеты, если бы не были так подготовлены люди, конечно, трудно было бы нам выполнить задание.

Меня спрашивали, когда я готовился к полету: „Как ты полетишь на полюс и как ты там будешь садиться? А вдруг сломаешь машину— пешком-то далеко итти?“ *(Смех.)* Я говорю, что сяду. Если поломаю, пешком не пойду, потому что у меня за спиной сила, мощь: товарищ Сталин не бросит человека! *(Крики „ура“, бурные аплодисменты.)*

Прежде чем лететь на полюс, мы перечитали все книги об экспедициях на Север. Занятие не очень веселое, читаешь: там погиб человек, там пропал человек, там еще что-нибудь. Арктика проглотила не одну человеческую жизнь. Но наши жизни Арктика проглотить не посмела, потому что она стала дрессированной и укротителями ее являются большевики. *(Аплодисменты.)*

На таких самолетах, с такими людьми, с такими летчиками мы, товарищ Ворошилов, в любую минуту, если это потребуется для обороны нашей родины, можем повернуть эти корабли с Северного полюса на запад или на восток. Мы, полярные летчики, заверяем вас, что готовы в любую минуту выполнить любое задание нашей партии и правительства. *(Аплодисменты.)*

Да здравствует наша социалистическая родина!

Да здравствует наша великая, могучая партия и любимый вдохновитель всех наших побед товарищ Сталин! *(Крики „ура“, аплодисменты, возгласы: „Да здравствует товарищ Сталин!“)*

Прием в Кремле победителей Северного полюса

Вчера в Георгиевском зале Большого кремлевского дворца состоялся прием участников экспедиции на Северный полюс, устроенный Центральным комитетом ВКП(б) и правительством Союза ССР. В огромном зале собрались рабочие и работники авиационной промышленности, строители и сборщики моторов и самолетов, участвовавших в экспедиции, родные и друзья победителей Северного полюса, работники Главсевморпути, члены президиума Академии наук, члены ЦК ВКП(б) и правительства. Присутствовали также маршалы Советского Союза тт. Егоров и Буденный, секретарь МК ВКП(б) т. Хрущев, заместители начальника Главсевморпути тт. Янсон и Бергавинов, руководители военной и гражданской авиации, крупнейшие конструкторы, директора заводов, герои Советского Союза тт. Ляпидевский, Доронин, Слепнев и др.

Появление в зале товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова, Кагановича, членов ЦК и правительства было встречено бурной овацией и

восторженными криками: „Ура!", „Да здравствует вождь народов товарищ Сталин!"

За столом президиума—товарищи *Сталин, Молотов, Ворошилов, Каганович, Андреев, Микоян, Чубарь, Косиор, Жданов, Эйхе, Ежов, Постышев, Шмидт, Водопьянов, Молоков, Алексеев, Головин, Янсон.*

Во время приема-ужина народный комиссар обороны маршал Советского Союза т. Ворошилов провозгласил тосты за руководителя экспедиции О. Ю. Шмидта, за командиров воздушных кораблей, штурманов, борт-механиков и всех участников блестящей полярной операции.

Теплые слова т. Ворошилова были обращены к четырем полярникам, оставшимся в районе полюса на дрейфующей льдине выполнять задание партии и правительства.

Тов. Ворошилов отметил роль жен, матерей и членов семейств всех участников экспедиции, всячески помогавших победителям полюса в их ответственной работе.

Восторженной овацией всех собравшихся был встречен провозглашенный т. Ворошиловым тост в честь организатора завоевания Северного полюса, в честь великого вождя народов товарища Сталина. Все встают. Раздаются возгласы: *„Да здравствует большевистская партия!", „Да здравствует товарищ Сталин!", „Ура товарищу Сталину!"* Овация не стихает несколько минут.

Затем т. Ворошилов провозгласил тост за главу советского правительства товарища Молотова ближайшего друга и соратника товарища Сталина. *Зал восторженно и тепло приветствует товарища Молотова.* Далее т. Ворошилов провозглашает тост за председателя ЦИК СССР т. *М. И. Калинина.* Снова гремит овация.

Тов. Ворошилов поднимает бокал за коллектив полярников, за страну, плоть от плоти, кровь от крови которой они являются, за коммунистическую партию, воспитывающую замечательных сынов социалистической родины, за товарища Сталина. Снова гремят восторженные возгласы, зал бесконечно рукоплещет любимому вождю и учителю.

Для присутствовавших на приеме был дан концерт, организованный Всесоюзным комитетом по делам искусств при Совнаркоме СССР. В концерте приняли участие лучшие артистические силы Москвы и красноармейский балалаечный оркестр.

Руководители партии и правительства пробыли вместе с участниками экспедиции до окончания концерта. Затем т. Ворошилов от имени руководителей партии и правительства тепло и сердечно простился с присутствовавшими.

„Правда" от 29 июня 1937 г.

Задание товарища Сталина выполнено

Северный полюс завоеван нами!

Сообщение о замечательной победе советских полярников, публикуемое сегодня в „Правде“, наполнит радостью и гордостью сердца всех патриотов нашей великой родины. Над неприступным Северным полюсом прошумел мотор первого советского самолета. Победив тяжелейшие преграды природы, Герой Советского Союза Михаил Водопьянов совершил блестящую посадку на лед. Советские люди высадились на льды полярного бассейна и начали завоевывать и осваивать далекий „край земли“. Начата первая в истории человечества зимовка в районе Северного полюса. Над белым безмолвием арктических пустынь гордо поднят великий флаг Союза советских социалистических республик. Северный полюс завоеван нами!

Смелая мечта завоевать полюс с воздуха родилась вместе с изобретением летательной машины и стала сокровенной мечтой каждого полярника. Еще двести лет назад португалец Бартоломео Гузмао предсказывал, что при помощи летательного аппарата можно будет открыть ближайшие к полюсам страны. Отчаявшиеся в попытках достигнуть полюса наземными средствами, исследователи с надеждой смотрели на растущую авиацию. Известный полярник Пайер писал после одной такой неудачи: „Было бы разумно воздержаться от попыток достижения полюса, пока на смену беспомощным морским судам не придут суда воздушные“.

Свой аэростат, который впервые пересек воздушные пространства Арктики, инвед Андрэ назвал гордо и пророчески: „Орел“. Мужественный Андрэ погиб во льдах полярного бассейна. Но остались его пророческие слова: „Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев“.

Великую честь стать такими орлами история присудила советским пилотам. Свое право на эту честь они доказали замечательными арктическими перелетами. Советским полярникам суждено окончательно завоевать и освоить полюс, разгадать его загадки, заставить служить науке и человечеству белые, безмолвные просторы „края земли“.

К решению этой исторической задачи советские полярники приходят вооруженные опытом пионеров полюса—Пири, Амундсена, Нансена, Бэрда, Седова. Но у советских полярников есть уже и свой серьезный опыт, завоеванный упорным трудом по освоению Арктики. Они вооружены техни-

чески и материально как никто из их предшественников. За ними—крепкая поддержка великой страны. Их вдохновляют и ведут идеи партии Ленина—Сталина.

Превратить арктические пустыни в Великий северный путь нашей великой социалистической родины—такую задачу поставили перед советскими полярниками товарищ Сталин, руководители партии и правительства.

Колоссальность этой задачи, перед которой пасовали даже самые смелые мечтатели Севера, не испугала, а окрылила большевиков-полярников.

Они стали решать ее с честью и мужеством, наши славные летчики, бесстрашные моряки, мужественные зимовщики, партийные и непартийные работники Севера.

Их замечательная работа—образец скромного, но непреклонного исполнения своего долга перед родиной, доверившей им северные форпосты социализма,—всегда служила предметом восхищения и уважения граждан нашей страны.

Экспедиции „Седова", „Сибирякова", „Челюскина", „Литке" были первыми смелыми, широко задуманными вылазками большевиков в арктические моря. Героический поход „Челюскина", славное плавание „Литке", впервые прошедшего в одну навигацию с востока на запад сквозь всю Арктику, блестяще доказали, что советским полярникам под силу решение великой задачи, поставленной товарищем Сталиным.

Арктические пустыни стали превращаться в нормально действующую магистраль нашей родины. Прошли Великим северным морским путем первые коммерческие суда. Началась нормальная эксплоатация. Появились радиостанции, радиомаяки, обеспечивающие безопасность плавания. Возникли порты, угольные базы, зимовки. В самые отдаленные уголки Севера проникли бесстрашные пилоты. В арктических пустынях закипела жизнь, зашумела стройка; усилия большевиков стали давать замечательные плоды.

Большевики завоевали Север всерьез и прочно. Наступление на Арктику подкреплялось мощной техникой социализма. Все дальше и дальше на Север проникали советские полярники. К самым высоким широтам, к самым отдаленным уголкам Арктики прокладывали они воздушные и морские дороги. По этим дорогам немедленно устремлялись кадры научных, хозяйственных и политических работников.

Именно эта огромная созидательная работа позволила сейчас бросить на завоевание Северного полюса лучшие, закаленные, испытанные в суровой школе Арктики, научно и технически вооруженные кадры полярников. Первая победа в этой борьбе за полюс есть результат всей работы большевиков в Арктике.

Больше двадцати лет своей замечательной жизни посвятил американец Роберт Пири осуществлению заветной мечты—достижению полюса. Много раз отправлялся он в Арктику и, наконец, после долгих лишений достиг полюса. Но в его книге, посвященной этой победе, ни слова не найдете вы о том, что же делать с этим замечательным открытием. „Быть может, читатель будет разочарован,—писал Пири,—но я должен чистосердечно признаться: когда я убедился, что мы действительно достигли цели экспедиции, я жаждал лишь одного—сна".

Ни сил, ни средств для постановки научной работы на полюсе у Пири, как и у других замечательных исследователей, не было. Полюс был открыт, но не был поставлен на службу науке и человечеству.

Эту задачу решат советские полярники. Они освоят, „обживут" полярный бассейн, как освоили и обжили уже многие точки далекой Арктики. То, что оказалось не по силам дряхлеющему капитализму, будет с успехом решено страной победоносного социализма.

Народы нашей великой родины сердечно приветствуют своих отважных сынов, находящихся сейчас на самой северной точке земного шара. Мы восхищены их мужеством и беззаветной решимостью, их большевистской настойчивостью в борьбе с суровыми преградами природы. Мы шлем горячий большевистский привет мужественному начальнику экспедиции Отто Юльевичу Шмидту, бесстрашным летчикам Водопьянову, Бабушкину, Спирину и их экипажу. Мы желаем первым жителям полюса товарищам Папанину, Крепкелю, Федорову и Ширшову счастливой зимовки, успешного выполнения поставленных задач, бодрости и здоровья. За их героической работой с волнением и гордостью будет следить вся страна!

„Правда" от 23 мая 1937 г.

Полюс взят нами!

По всей нашей планете разнеслась замечательная весть: на северном конце земной оси развевается отныне красное знамя победоносного социализма. Северный полюс побежден большевиками. На Северном полюсе поселились советские люди.

„В 11 часов 10 минут самолет „СССР Н-170" под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом,—рапортовал вчера партии и правительству Отто Юльевич Шмидт.—Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку".

Полюс издавна был пределом мечтаний ледовых путешественников, символом недосягаемости—неведомая точка, вокруг которой вращается земной шар, точка, вокруг которой строились тысячи всевозможнейших догадок, предположений, гипотез. Но для нас Северный полюс, это самое белое из белых пятен на карте земли, давно стал понятием физическим, экономическим и политическим.

Физическим—потому что там кроется тайна движения ветра и льдов, там находится кухня нашей погоды.

Экономическим—потому что новые пути в другое полушарие, новые дороги торговли и общения, новые воздушные магистрали, которыми мы можем связаться с миром, лежат через полюс.

Политическим—потому что наш план освоения Арктики, полюса и приполярных пространств так грандиозен и величествен, что выполнение его стало возможным лишь при наличии совершенной и мощной социалистической техники, социалистического порядка на наших пространствах Большой Земли.

Сегодня мы имеем основание с огромным и радостным волнением, с величайшей гордостью заявить, что Северный полюс взят нами. Спокойно, без шумихи, наши ученые, авиаторы, радисты, полярники с героической скромностью выполнили свой долг и вписали в историю завоевания полюса страницы беспримерного величия.

На Северном полюсе или вблизи него уже были люди. Там был Нири, оставивший первые следы человеческой ноги на полярном снегу. Полюс знает Амундсена. Но сколько дерзавших проникнуть в тайну полюса погибало в белом молчании Арктики, не достигнув цели!..

А вчера с острова Рудольфа на лед полярного моря, на Северный полюс, сел многомоторный тяжелый советский самолет. Прославленный ледовый комиссар академик О. Ю. Шмидт, славные сталинские соколы Водопьянов, Бабушкин, Спирин, бортмеханики Бассейн и Петенин, радист Иванов сделали сегодня полюс обитаемым. А четыре храбреца, четыре изумительных смельчака—Папанин, Кренкель, Федоров, Ширшов—составили первую и беспримерную зимовку на полюсе. Эти четверо останутся жить на полюсе, проведут там целый год, изучая дрейф льда, проводя большую научную работу, неся службу погоды, держа радиосвязь с землей. Эти люди добровольно и сознательно пошли на подвиг во имя науки, во имя служения родине. Какой замечательной, непоколебимой верой в свои силы, в свои машины, в свое дело надо обладать, чтобы совершить это!

Победа на Северном полюсе подытоживает целый блистательный период наступления большевиков в Арктике. Мы не сразу достигли полюса. Мы подбирались к нему постепенно, преодолевая одну преграду за другой, осваивая параллель за параллелью, градус за градусом. Наши полярники внимательнейшим образом изучали славные пути своих предшественников, дороги достижений, пути неудач или частичных проникновений в глубь Арктики. Рейсы „Красина“, „Сибирякова“, „Садко“, эпопея челюскинцев, изумительные полеты Молокова, Водопьянова, Чкалова, Байдукова, Белякова—все эти замечательные походы, экспедиции, полеты были как бы смелыми разведками, подготовившими сегодняшний победный бросок на полюс.

Люди явились в полном научном вооружении, технически оснащенные. С сегодняшнего дня на Северном полюсе существует советская научная колония, база Главсевморпути, аэродром полярной авиации.

Весть о замечательной победе наших людей на полюсе приходит в дни, когда мы с новой и новой силой ощущаем величие и размах, зрелость и глубину своего труда, своей страны, своего времени. Мы только что изучили грандиозный проект Дворца советов и, глядя на московское небо, уже ясно представляем себе там завтрашний силуэт этого невиданного сооружения. Мы привели в красную столицу воды отныне управляемой Волги. Мы готовимся спустить со стапелей целую плеяду гигантов-ледоколов во главе с „Иосифом Сталиным“, которым будет поручено врубиться в полярные льды и до конца решить спор человека с Арктикой.

Полюс взят нами! На полюсе развевается красный флаг СССР. Северный полюс взят мощью социалистической техники, мужеством людей наших, качеством машин наших, доблестью и волей нашего народа, давшего таких отважных сыновей, ясной мудростью вождя нашей страны, предложившего гениальный план освоения Арктики.

И вместе с вестью о водворении советских людей на Северном полюсе еще раз громко и победно прозвучат по всему миру простые и большие слова: социализм, большевики, СССР, Сталин.

„Известия“ от 23 мая 1937 г.

Красная столица встречает завоевателей Северного полюса

Publish Article

Задание товарища Сталина выполнено

Мысль о том, что недостаточно только слетать на полюс, а необходимо пробыть там достаточно длительное время для всесторонних научных наблюдений, возникла у нас давно. Я затрудняюсь назвать дату ее появления, но не подлежит сомнению, что она должна была родиться в результате всей нашей деятельности по изучению и освоению Арктики.

Помнится, что еще на „Сибирякове", в 1932 г., мы беседовали о том, как осуществить длительное изучение района полюса. Зная трудности, с которыми встречались наши предшественники, стремившиеся к полюсу, мы в своих проектах старались максимально использовать новейшую советскую технику.

После памятной исключительной операции по спасению челюскинцев, выполненной летчиками—героями Советского Союза, стало ясно, что мы имеем такие самолеты и такие летные кадры, которые могут целиком взять на себя доставку экспедиции в район полюса.

В 1935 г. мы представляли свою задачу так: итти на полюс на самолетах и обосноваться там не на две-три недели, а минимум на год, с последующей сменой зимовщиков.

Для решения каждой задачи, сопряженной с серьезной борьбой, нужны три условия: надо знать врага (в данном случае—Арктику); иметь превосходную материальную часть, не жалея времени и сил на ее подготовку и совершенствование; иметь подходящих людей—опытных, преданных и стойких.

Эти три условия были у нас налицо. Арктический опыт мы приобрели немалый и прежде всего научились уважать нашего врага. Мы не поддавались соблазну недооценки опасностей полета к полюсу и дрейфа, но мы накопили порядочный арсенал средств, чтобы с этими опасностями бороться. Материальная часть зависела от авиационных заводов, от советских конструкторов, инженеров, рабочих. Нет нужды повторять, какие громадные успехи достигнуты нашей промышленностью в этой области.

Что касается людей, то в условиях нашей страны, где пышно расцветают человеческие дарования, мы в течение ряда лет могли воспитывать на арктической работе изумительных работников, которым не страшно поручить любую задачу.

Мы смогли выбрать лучших людей, стойких, отважных и мужественных полярников, которым предстояло в течение года в небывалых условиях вести колоссальную научную работу в районе полюса на дрейфующей льдине. Это—начальник станции И. Д. Папанин, радист Э. Т. Кренкель, гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов, астроном и магнитолог Е. К. Федоров.

Одним из наиболее активных сторонников развития наших полетов в глубь Арктики был Герой Советского Союза М. В. Водопьянов. К нему я и обратился в 1935 г. с вопросом, возьмется ли он за разработку технического проекта полета на полюс и доставки туда станции и ее зимовщиков. Разумеется, т. Водопьянов с радостью согласился, тем более, что он уже давно обдумывал технику полетов на далекий Север. Он взялся представить подробную докладную записку и технические расчеты.

Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошел своим путем. В назначенный срок т. Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил

техническую идею полета в виде романа. Так родилась его книга „Мечта пилота". Правда, тот технический вариант, который осуществляет летчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но все же первая разработка была сделана, начало большому делу было положено.

Разрабатывая постепенно план экспедиции, я ждал удобного случая, чтобы сообщить о нем правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне.

Я был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Он очень интересовался возможностью трансполярных полетов и, как оказалось, вызвал меня и нескольких выдающихся летчиков, в том числе героев Советского Союза С. А. Леваневского и М. М. Громова, для обсуждения вопроса: что нужно сделать для максимальной безопасности этих полетов. Товарищ Сталин настойчиво подчеркивал, что как ни важны трансполярные и другие крупные перелеты, но мы должны беречь людей и разрешать полет только в том случае, если приняты все меры для уменьшения риска.

Это было 13 февраля 1936 г.

Тут и представился случай, чтобы сообщить товарищу Сталину о разрабатываемом нами плане воздушной экспедиции на Северный полюс и основания станции в его районе. Товарищи Сталин и Ворошилов подробно расспрашивали о том, что именно сможет дать эта станция для будущих трансполярных полетов. Товарищ Сталин принес глобус и предложил нам конкретно продемонстрировать, где и что мы собираемся делать.

Я подробно изложил наши планы. Товарищ Сталин одобрил их. В результате правительство поручило Главному управлению Северного морского пути организовать в 1937 г. экспедицию в район Северного полюса и доставить туда на самолетах оборудование научной станции и зимовщиков. Руководство этим делом было возложено лично на меня. Наркомтяжпрому было поручено изготовить необходимые для этой операции самолеты.

Можно себе представить, с какой радостью, с каким подъемом заработали с этого момента в Главсевморпути над осуществлением задания товарища Сталина!

Мы решили, что отправной базой экспедиции должен быть остров Рудольфа на Земле Франца-Иосифа. Необходимо было до начала экспедиции ознакомиться с условиями на месте. М. В. Водопьянов и летчик т. Махоткин весной 1936 г. совершили первый в истории полет с материка на Землю Франца-Иосифа, где в частности ознакомились с возможностью создания аэродромов на ледниках островов архипелага.

Закипела работа по подготовке экспедиции. Четверка будущих зимовщиков с жаром взялась за изготовление всего необходимого. Тов. Папанин заразил своим энтузиазмом конструкторов, рабочих и технический персонал большого числа предприятий. Благодаря коллективной работе мы имеем на полярной зимовке исключительное оборудование, почти целиком заново сконструированное.

Общий вес станции, включая зимовщиков, определился в 9 тонн. Для переброски ее на полюс требовалось три самолета. Мы решили кроме того взять в запас четвертый тяжелый самолет и иметь в своем распоряжении легкие и быстроходные машины для разведки погоды.

Промышленность дала нам отличные самолеты, снабженные совершенным навигационным оборудованием.

Наши славные полярные летчики, относясь к своей задаче с полной серьезностью, прошли курс дополнительной тренировки на тяжелых самолетах „АНТ-6".

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Весь мир восхищен блестящим успехом советской экспедиции на Северный полюс.

Рабочий класс и все трудящиеся СССР шлют большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса, храбрым сынам нашей родины, водрузившим на полюсе советский флаг!

товарищу О. Ю. ШМИДТУ

товарищу М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

... участников полярной экспедиции на Северный полюс ...

Эта победа Советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных ...

... Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученное им задание ...

... Северного полюса!

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ
К. ВОРОШИЛОВ
Л. КАГАНОВИЧ
М. КАЛИНИН

Сталинское задание выполнено

... О. Ю. Шмидт ... М. В. Водопьянов.

НАУЧНАЯ РАБОТА НА ПОЛЮСЕ НАЧАТА

САМОЛЕТЫ НАГОТОВЕ

РАДИОГРАММЫ С ОСТРОВА РУДОЛЬФА

Блестящий успех постановки «Фархад и Ширин»

Митинг на острове Рудольфа

Полярная станция со всем оборудованием была временно расположена под Москвой. Зимовщики провели на ней неделю, проверяя действие радиостанции, моторов, печи, качество пищи, теплой одежды и т. п.

Все шло хорошо, росла уверенность в успехе порученного дела. Только один человек был еще не вполне уверен в том, что он примет участие в самой экспедиции. Это был я.

Правда, организация дела была поручена лично мне и под моим руководством осуществлялась. Но термин „руководство"—довольно широкий. Поэтому я вновь поставил перед правительством и товарищем Сталиным вопрос о том, кто именно осуществит экспедицию.

Я представил подробный доклад и был снова приглашен в Кремль на заседание к товарищу Сталину. Там присутствовали тт. Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе, Каганович, Микоян, Чубарь, Ежов. Это было 13 февраля 1937 г.—ровно через год после первого доклада по этому вопросу.

Не без волнения я поставил вопрос о том, как понимается руководство экспедицией с моей стороны. По этому поводу произошла некоторая дискуссия. Одобряя наши мероприятия, товарищ Сталин и другие руководители партии и правительства несколько колебались—разрешить ли мне лично полет. Тов. Ворошилов быстро отвел юридическую сторону вопроса, указав, что при современной технике связи руководить можно и из Москвы.

Товарищ Сталин и здесь проявил свою исключительную заботливость о человеке и указал мне на то, что было бы нежелательно подвергать меня такому риску.

В своем ответе я ссылался не только на естественную мечту полярника быть непосредственным участником и руководителем этого важнейшего этапа нашей работы в Арктике. Я говорил также о том, что руководство подобной экспедицией требует слаженности людей, опыта и определенного личного доверия всего персонала к руководителю, которое, как мне кажется, товарищи по отношению ко мне питают.

Однако наиболее убедительным оказалось другое. Я заверил наше правительство, что мы проведем эту операцию не только с большой настойчивостью, но и с полнейшей осмотрительностью, категорически исключая элементы случайности, ненужного риска, спортсменского ухарства. Получив это заверение, товарищ Сталин согласился на мое личное участие в экспедиции.

Я дал краткую характеристику всех основных участников полета на полюс и зимовки. Герои Советского Союза и другие выдающиеся полярные летчики оказались хорошо известными руководителям партии и правительства.

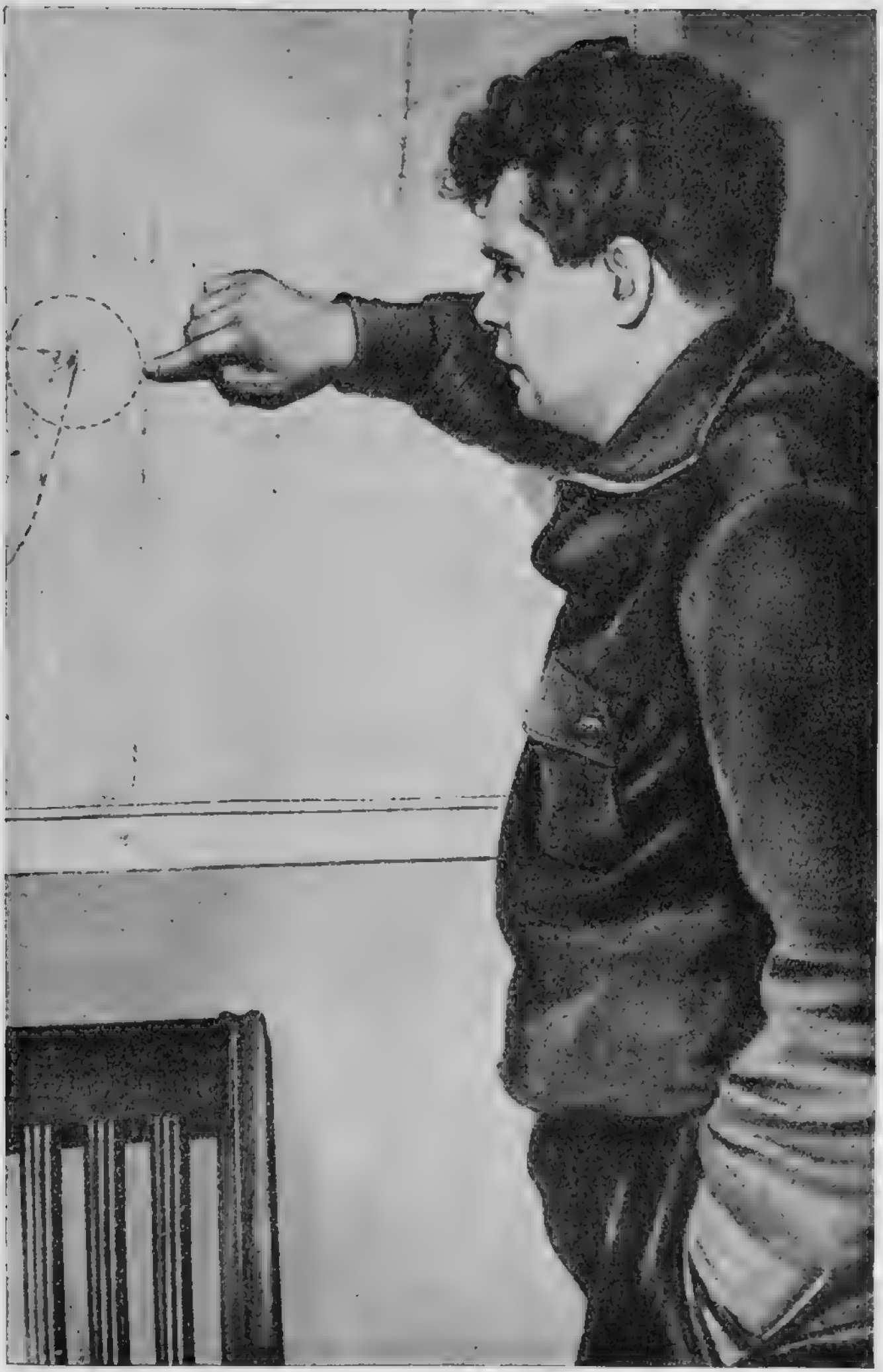
Товарищ Сталин и товарищ Молотов очень тепло отозвались в частности о спокойствии и выдержке В. С. Молокова и одобрили подбор летчиков. Но товарищ Сталин тут же спросил, почему в их составе нет Леваневского. Я объяснил, что т. Леваневский, один из бесспорно выдающихся арктических летчиков, находится в Америке и не поспеет в Москву к вылету экспедиции.

Товарищ Сталин указал, что зато т. Леваневский сможет первым воспользоваться новой полярной станцией при своем трансполярном перелете.

С теплой, дружеской улыбкой было встречено имя т. Кренкеля.

Начальник зимовки т. Папанин был очень лестно охарактеризован т. Чубарем, который напомнил о его исключительной жизнерадостности при всяких обстоятельствах.

Тов. Ворошилов дал свое согласие на включение в состав экспедиции одного из выдающихся аэронавигаторов военно-воздушных сил РККА—



Герой Советского Союза М. В. Водопьянов у карты экспедиции на Северный полюс

т. И. Т. Спирина. Ему—флагштурману нашей экспедиции—предстояла почетная задача: определить место полюса.

Товарищ Сталин одобрил наши мероприятия по подготовке. Вылет экспедиции, намеченный на вторую половину марта, был разрешен. Товарищ Сталин первым подписал проект постановления—„за"—и передал его другим.

Отправляясь в эту трудную экспедицию, мы чувствовали теплоту истинно человеческого отношения товарища Сталина к работникам, выполняющим задание партии и правительства. Эта теплота вдохновляла нас на выполнение сталинского задания.

Начальник экспедиции на Северный полюс
академик О. Ю. ШМИДТ

Сталинское задание выполнено

„Отправляясь в эту трудную экспедицию,—пишет О. Ю. Шмидт в статье „Задание товарища Сталина выполнено",—мы чувствовали теплоту истинно человеческого отношения товарища Сталина к работникам, выполняющим задание партии и правительства. Эта теплота вдохновляла нас на выполнение сталинского задания".

„Предстоящая зимовка нелегка и рискованна,—пишет, расставаясь с Большой Землей, четверка беззаветных храбрецов, составляющих отныне советскую колонию на Северном полюсе,—но мы уверены в своих силах, чувствуем огромную поддержку всей страны и сделаем все, чтобы задание партии и правительства выполнить с честью".

Каким мужеством, каким спокойствием и достоинством веет от этих прекрасных строк! Ни тени бахвальства нет здесь. Люди написали то, что чувствовали, что чувствовал бы на их месте каждый достойный советский гражданин.

Это желание осуществлено, эта уверенность целиком оправдалась. Участников экспедиции приветствуют сегодня товарищ Сталин, партия и правительство. И вместе с ними весь народ поздравляет своих храбрых сынов—завоевателей Северного полюса.

Сколько людей в нашей стране хотело бы быть сейчас на месте славной горсточки храбрецов! Вместе с Водопьяновым лететь над льдами, пробиваться сквозь туман, грудью разрывать грозные облака, побеждать встречный ветер, суровые преграды Арктики и гордой победой увенчать славу нашей родины! Вместе с Папаниным остаться на дрейфующей льдине, вдали от Большой Земли, и, не страшась суровой природы, идя навстречу лишениям, скромно и мужественно свершать свой подвиг во имя науки и человечества, во имя славы нашей родины! Если бы потребовала сейчас страна, горсточка храбрецов на полюсе превратилась бы в могучую армию бесстрашных и мужественных советских людей, готовых на любой подвиг.

Подвиг советских полярников вызвал всеобщее и горячее восхищение в нашей стране. Восхищение, но не удивление. В стране победившего социализма уже не удивляются бесстрашию и мужеству советских людей. Мужество стало неотъемлемой чертой характера советского гражданина. Те чувства, которые вели к победе над полюсом отважных полярников,

присущи всему героическому нашему народу. Не страшны никакие преграды, не остановят никакие враги торжества дела социализма, преуспеяния нашей родины!

Бесстрашие, беззаветная преданность партии, Сталину, социализму, святой и чистый советский патриотизм делают скромных и незаметных вчера еще людей героями. Пограничник, нерушимо оберегающий священную советскую землю от грязного посягательства троцкистских и иных шпионов и диверсантов; моряк, прокладывающий путь во льдах, выполняя ответственнейшие задания партии и правительства; железнодорожница, предотвращающая, рискуя жизнью, крушение, организованное троцкистами; рядовой коммунист, с большевистским мужеством и непримиримостью разоблачающий правых двурушников; колхозный пастух, смело бросающийся в огонь спасать общественное добро; почтальон, грудью отстаивающий народную кассу от грабителей,—все это рядовые советские люди. Они только честно и мужественно выполняют свой долг. Скажите им, что они герои, и они ответят так же просто и убежденно, как некогда Василий Молоков: „Каждый сделал бы то же на моем месте".

Откуда же это чувство массового героизма в нашей стране? Оно воспитано всей историей самоотверженной борьбы нашего народа. Оно вынестовано и взлелеяно героической партией Ленина—Сталина. Оно расцвело пышным цветом в наши дни, когда слова товарища Сталина о том, что люди—самый ценный капитал, окрылили каждого человека нашей страны. Сознание собственного достоинства, вера в свои способности и силы, желание проявить себя в делах и подвигах, беззаветная преданность родине и партии—эти высокие чувства вызывают массовый героизм нашего народа.

Большевистская храбрость—это храбрость людей, знающих, во имя чего и для чего они совершают свои подвиги. Они знают, что дела их служат процветанию родины. Они знают, что мужество их станет примером для всех советских людей. Они знают, что лишения их и жертвы будут оценены, не забудутся нашим народом.

Твердо уверены они в поддержке родной страны. „В царстве вечного безмолвия,—пишет начальник зимовки на полюсе И. Д. Папанин,—среди вечных льдов, мы будем работать спокойно, зная, что о нас думает и заботится великая страна".

Куда бы ни занесла игра стихий дрейфующую льдину с четверкой смельчаков,—страна, народы СССР всеми мыслями, всеми чувствами с ними! Смело, спокойно могут делать эти смельчаки порученное им беспримерное дело. Любовные, заботливые взгляды нашего народа прикованы сейчас к дрейфующей льдине.

Такой поддержки правительства, такой горячей всенародной любви не знали полярники ни одной капиталистической страны. Какой трагической горечью, какой тоскливой безнадежностью звучали прощальные письма капитана Роберта Скотта. Достигший Южного полюса и погибший там, он оставил эти страшные документы как проклятье миру капитализма. Он пишет сэру Барри: „Умирая, прошу вас, дорогой мой друг, быть добрым к моей жене и ребенку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать". В последнем „послании к обществу" капитан Скотт, погибший во славу английского флага, взывает к своим соотечественникам с просьбой позаботиться о его семье. И горькой, отчаянной фразой обрывается последняя страница дневника: „Ради бога, не оставьте наших близких".

Победившие Северный полюс советские полярники не знают и не узнают этих горьких чувств. Забравшиеся на „край земного шара", они кровно ощущают сталинскую теплоту, заботу партии и правительства.

„Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса". Эти слова руководителей партии и правительства окрылят отважных зимовщиков полюса. Вдохновленные высоким доверием, в сознании своего долга перед родиной, перед партией, они приступают к несению трудной, но почетной вахты на Северном полюсе. Первые в истории человечества метеорологические сводки с полюса уже переданы по радио на Большую Землю.

Отважные сыны нашей родины—завоеватели полюса—дают новый, блестящий образец мужества советских граждан. Их пример воодушевит наших людей на новые и новые подвиги во славу социалистической родины. С той же большевистской страстностью, с какой побеждали полярники суровую природу, будет наш народ побеждать все и всяческие преграды на своем победоносном пути, сокрушать всех и всяческих подлых троцкистско-бухаринских шпионов, вредителей, диверсантов и террористов, пытающихся остановить наше движение вперед, к коммунизму.

„Правда" от 23 мая 1937 г.

В. С. МОЛОКОВ
Герой Советского Союза
командир самолета „СССР Н-171“

П. П. МАЗУРУК
Герой Советского Союза
командир самолета „СССР Н-169“

П. Г. ГОЛОВИН
Герой Советского Союза
командир самолета „СССР Н-166“

А. Д. АЛЕКСЕЕВ
Герой Советского Союза
командир самолета „СССР Н-172“

Зачем мы стремимся на Северный полюс

Зачем мы стремимся на Северный полюс

Северный полюс—воображаемая географическая точка, в которой находится также воображаемая ось вращения земли. На Северном полюсе сходятся все земные меридианы. Куда ни взглянуть с этой точки, взгляд упадет на юг.

Нас интересует, однако, не точка полюса, которую, кстати сказать, очень трудно определить. Теперь уже известно, что в районе Северного полюса, в Центральном полярном бассейне, суши нет, а есть глубокий океан, покрытый почти сплошным льдом. Он находится в постоянном движении—в дрейфе. Если допустить, что на точке Северного полюса стал человек, то его в то же мгновение унесло бы с этой точки.

Для определения местонахождения полюса требуется измерить высоту солнца или других светил над горизонтом и произвести соответствующие астрономические вычисления. Понятно, что за время этих вычислений ледяной дрейф пронесет наблюдателя через полюс в какую-то другую точку.

Отсюда ясно, что большой вековой задачей является не достижение одной точки, а проникновение в глубь всего Центрального полярного бассейна, в том числе и в район, непосредственно окружающий Северный полюс.

Первые полярные экспедиции

Первые полярные экспедиции, относящиеся еще к XVI в., ставили себе другую, более практическую цель. Они хотели пройти из Европы в Азию северными морями: либо так называемым северо-восточным проходом—мимо северных берегов Азии, либо северо-западным проходом—мимо берегов Америки.

Северный морской путь рисовался как кратчайший путь для торговли между Западной Европой и Восточной Азией—Китаем и Японией. Как известно, попытки открыть этот путь не увенчались успехом вплоть до XIX в. (экспедиция Норденшельда в 1878—1879 гг.), а практическое освоение северо-восточного прохода удалось только советским ученым и морякам в недавнее время.

В XIX в. всеобщий интерес сосредоточился на другой задаче: достигнуть Северного полюса. Многочисленные экспедиции на санях с собачьей упряжкой стремились продвинуться возможно дальше на север. К научной

любознательности при этом примешивалась изрядная доля чисто спортивного интереса. Однако экспедиции XIX в. цели не достигли, хотя попутно был собран огромный географический материал о северных странах и о южной части Ледовитого океана.

Даже среди ученых в то время господствовало фантастическое представление о районе полюса. Одни были убеждены, что там существует земля, большой остров. Другие, отвергая возможность открытия в Центральном полярном бассейне земли, считали, что он представляет открытое море, где по крайней мере летом льда вовсе нет или его очень немного. Отсюда делался вывод, что суда могут проникнуть до самого полюса.

Страстное желание осуществить древнюю мечту человечества приводило очень серьезных ученых к переоценке случайных наблюдений и к совершенно фантастическим гипотезам. Следует напомнить любопытный случай в истории науки: неправильная гипотеза о существовании открытого Полярного моря, особенно яростно защищавшаяся авторитетным географом 60—70-х годов прошлого столетия Петерманом, принесла очень большую пользу. Не будь этой гипотезы, не было бы стольких попыток проникнуть далеко на Север, не было бы целого ряда замечательных экспедиций, которые хотя и не достигли полюса, но значительно обогатили наши знания. Сюда относится, например, австрийская экспедиция Вайпрехта и Пайера (1872—1874 гг.), которой была открыта Земля Франца-Иосифа.

Крупнейший полярный исследователь всех времен Фритьоф Нансен не разделял этой гипотезы. Он, наоборот, доказывал и доказал возможность проникновения в Центральный полярный бассейн и даже к полюсу вместе с дрейфующим льдом.

Еще до Нансена было замечено, что останки кораблей, погибших у северо-восточных берегов Сибири, иногда через несколько лет выносились льдом к берегам Гренландии. На основании подобных наблюдений было высказано предположение, что существует постоянное и мощное, хотя и медленное, течение, которое проходит через Полярный бассейн с востока на запад.

Нансен не побоялся льда и не стал уходить от него. Больше того, он решил дать своему судну возможность вмерзнуть в полярный лед в районе Новосибирских островов, откуда по его расчетам дрейф должен был понести судно через район полюса к берегам Америки. Эта чрезвычайно смелая идея была встречена почти всеобщим недоверием со стороны полярных исследователей того времени. Но Нансен на деле доказал ее правильность.

Знаменитое путешествие Фритьофа Нансена на корабле „Фрам“ продолжалось с 1893 до 1896 г. Судно было построено таким образом, чтобы лед при сжатии не сдавливал его, а выталкивал на поверхность. Дрейф льда прошел южнее, чем рассчитывал Нансен. „Фрам“, вмерзший в полярные льды, пронесло вместе с ними южнее полюса, и корабль вышел не к берегам Америки, а к северу от Шпицбергена.

Во время этого знаменитого дрейфа корабль Нансена пересек никогда ранее не посещавшиеся северные области земного шара, достигнув наивысшей широты—85° 56′. Видя, что дрейф отклоняется к югу, Нансен сделал смелую попытку продвинуться дальше в сторону полюса с помощью собак.

14 марта 1895 г. Нансен и его спутник Я. Иогансен на широте в 84° 5′ покинули борт „Фрама“ и спустились на лед. С огромными трудностями, преодолевая торосы, Нансен и Иогансен дошли 8 апреля до рекордной широты в 86° 14′. Убедившись в невозможности проникнуть дальше к северу, они вернулись на Землю Франца-Иосифа. Здесь Нансен перезимовал и в 1896 г. на случайном английском судне возвратился в Норвегию. Почти одновременно в Норвегию вернулся и „Фрам“.

М. С. БАБУШКИН
Герой Советского Союза,
пилот самолета „СССР П-170“

М. П. КОЗЛОВ
второй пилот
самолета „СССР П-169“

Я. Д. МОШКОВСКИЙ
второй пилот
самолета „СССР П-172“

Г. К. ОРЛОВ
второй пилот
самолета „СССР П-171“

Хотя Нансен и не достиг полюса, его экспедиция разрешила много важнейших задач полярного исследования. После путешествия Нансена стало ясно, что северная часть Ледовитого океана покрыта льдом и что постоянный дрейф его действительно существует.

Рекорд Нансена (86° 14′) через несколько лет перекрыла итальянская экспедиция герцога Абруццкого. Одна из партий этой экспедиции, зимовавшей со своим кораблем у северного берега Земли Франца-Иосифа, 25 апреля 1900 г. дошла под начальством Каньи до широты 86° 34′, примерно на 37 километров севернее, чем Нансен. Во время этой экспедиции погибла одна из вспомогательных партий в составе трех человек.

Хотя Каньи продвинулся ближе к полюсу, нежели знаменитый норвежец, случайная экспедиция итальянцев не принесла и малой доли тех огромных научных результатов, которые дало путешествие Нансена.

Несколько раньше была впервые предпринята попытка атаковать полюс с воздуха при помощи аэростата. В июле 1897 г. шведский инженер Саломон Андре поднялся на воздушном шаре со Шпицбергена. Через три дня, оказавшись на широте 82° 56′, Андре был вынужден опуститься на лед.

Судьба этого отважного человека несколько десятилетий волновала человечество. Лишь совсем недавно, в 1930 г., на небольшом острове Белый (между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа) были найдены останки Андре и его спутников. Дневник Андре сохранился в кармане его полуистлевшей одежды. Сейчас он издан на многих языках.

Кроме перечисленных попыток достижения полюса, было много других. Они кончались безрезультатно или трагической гибелью участников экспедиций.

В 1909 г. первый человек дошел до Северного полюса. Это был американец Роберт Пири, посвятивший всю свою жизнь достижению полюса. Двадцать три года Пири непрерывно работал над этой задачей, подготовляя одну экспедицию за другой. Каждый раз после очередной неудачи он, не падая духом, вновь брался за подготовку следующего похода.

Пири базировался на севере Гренландии и прилегающем к ней острове, так называемой Земле Гранта. Во время своих многочисленных попыток продвинуться на север Пири изумительно овладел техникой полярных походов с помощью собак. Однако он не достиг бы цели, если бы не привлекал систематически к участию в экспедициях представителей племени *эта*—самого северного из эскимосских племен.

Он десятками набирал эскимосов в качестве погонщиков ездовых собак (каюров). Он заимствовал у эскимосов наиболее целесообразную, легкую и в то же время теплую одежду, методы упряжки и т. п.

В последний раз Пири отправился в экспедицию в 1908 г. Перезимовав на своей базе, он 22 февраля 1909 г. вышел по направлению к полюсу. Пири послал вперед несколько вспомогательных партий, которые должны были разведать наиболее удобный путь среди торосов и оставить в нескольких заранее намеченных пунктах запасы продовольствия. Это дало возможность Пири двигаться без остановок и экономить свои силы.

Характерно, что всех своих спутников, прибывших с ним из Соединенных штатов, Пири одного за другим отправлял обратно с промежуточных баз. В последний перегон он вышел в сопровождении только эскимосов и врача-негра. Роберт Пири, этот большой человек, проявил себя истинным представителем капиталистической и шовинистической Америки: он хотел быть единственным „белым“, который достиг полюса.

На этот раз экспедиция оказалась успешной. 6 апреля 1909 г. Роберт Пири, по своим вычислениям, достиг Северного полюса.

Победа Пири была огромной. Он первым осуществил то, к чему стремилось столько отважных людей. Слава Пири останется в веках.

Однако научные и практические результаты его похода были невелики и не находились ни в каком соответствии с затраченными усилиями.

Дело в том, что Пири по самой технике его экспедиции стремился как можно скорее пройти к полюсу и вернуться обратно. Иначе перед ним вставала реальная угроза недостатка корма для собак. Пири смог пробыть в районе полюса лишь немного больше суток.

На обратном пути он пытался измерить глубину океана, но трос его лота лопнул, не дойдя до дна, после того как было выпущено 2742 метра. В районе полюса Пири сделал несколько астрономических наблюдений, чтобы возможно точнее определить свое место и удостовериться, что он действительно достиг полюса. Для этого он несколько раз пересек точку, которую считал полюсом. Тем не менее возник спор о том, был ли в действительности Пири на Северном полюсе.

Другой американец—Кук выступил с заявлением, что он был на полюсе раньше Пири. Несколько лет дискуссия на тему „Пири или Кук?" занимала большое место во всей мировой печати, пока с несомненностью не было установлено, что Кук оказался ловким мошенником. Что касается Пири, то ни один серьезный исследователь не сомневается в его добросовестности. Вопрос заключается только в том, достаточно ли точны были его инструменты для астрономических наблюдений, учитывались ли атмосферные влияния и т. п.

Пири представил подлинные записи своих вычислений на суд официальных научных учреждений Соединенных штатов. Комиссия из виднейших американских специалистов проверила его вычисления и нашла их правильными. Однако другие ученые, более подробно анализируя каждое наблюдение, приходили к выводу, что в них могла быть допущена ошибка не на десять миль, чего не отрицал сам Пири, а гораздо более значительная—до 160 километров.

Можно думать, что критики сильно преувеличили. Пири действительно был либо на самом полюсе, либо очень близко от него. Для нас этот спор не представляет большого интереса. Мы далеки от того, чтобы дать спортивным соображениям перевес над научными. Для нас важно, что Пири был в Центральном полярном бассейне, где с несомненностью установил наличие в районе полюса глубокого моря, покрытого льдом.

Надо понимать, что отдельные посещения полюса или какой-либо другой точки океана не могут привести к окончательным и бесспорным выводам и результатам. Необходимы длительные систематические исследования, многократные астрономические наблюдения, тщательное измерение скорости и направления дрейфа льдов. История похода Пири лишний раз подтверждает, что дело не в „открытии" полюса, а в том, чтобы в районе полюса поработать, а стало быть, и пожить достаточно длительное время.

После Пири эта задача оставалась невыполненной до наших дней, хотя к исследованию полюса были привлечены новейшие технические средства—самолеты и дирижабли. Полюс несколько раз по воздуху пересекали (или по крайней мере где-то близко от него проходили), но на полюсе не высаживались.

Наряду с Пири рекорд пребывания в Полярном бассейне принадлежит Амундсену и его спутникам по самолетной экспедиции 1925 г. Задачей экспедиции, по словам самого Амундсена, было „проникнуть как можно дальше в неисследованную область между Шпицбергеном и полюсом и выяснить, что там находится или чего там не находится".

Двум самолетам удалось достигнуть широты 87° 43′, где они опустились на покрытую шугой полынью. Один самолет был поврежден. Другой с неимоверными усилиями вытащили на лед. После нескольких недель тяжелой работы по расчистке аэродрома вся экспедиция, пересевшая на уцелевший самолет, благополучно возвратилась.

В 1926 г. Амундсен отправился к полюсу уже на дирижабле. Это был дирижабль „Норвегия“ конструкции Умберто Нобиле. Экспедиция финансировалась американцем Элсвортом. В районе полюса были сброшены сразу три различных национальных флага—норвежский, американский и итальянский.

Перед самым вылетом Амундсена на „Норвегии“ со Шпицбергена оттуда же стартовал американский летчик Бэрд. На своем небольшом самолете он благополучно долетел до района полюса и в тот же день вернулся обратно, покрыв без посадки около 2 тыс. километров. Полет „Норвегии“ был также удачным.

В 1928 г. У. Нобиле повторил полет на однотипном дирижабле „Италия“. Он достиг района полюса, но на обратном пути дирижабль потерпел катастрофу, которая до сих пор свежа в общей памяти. Оставшаяся в живых часть экспедиции Нобиле оказалась на дрейфующих льдах, откуда была спасена советской экспедицией на ледоколе „Красин“ под начальством профессора Р. Л. Самойловича.

Во время одной из попыток притти на помощь экспедиции Нобиле погиб славной смертью на боевом посту полярников крупнейший исследователь полярных стран Роальд Амундсен.

В том же 1928 г. американцы Вилкинс и Эйельсон совершили рекордный перелет на самолете с Аляски на Шпицберген. Они не ставили своей целью пролететь обязательно над полюсом, а шли по прямой линии—через Полярный бассейн. Впоследствии Эйельсон во время другого смелого полета погиб на побережье Чукотского полуострова, а Вилкинс стал поборником нового способа достижения полюса—на подводной лодке. Попытка эта кончилась полной неудачей.

Каковы же итоги смелых экспедиций в Центральный полярный бассейн?

Несомненно, что люди на Северном полюсе были. Открывать полюс, как точку, больше не приходится.

Зачем же мы снова стремимся на полюс? Чтобы еще раз повторить работу, сделанную нашими предшественниками?

Нет, наша задача принципиально иная.

Вклад в науку

Предыдущие экспедиции, поражавшие своей смелостью, не дали и не могли дать значительного научного материала. Несмотря на достижение полюса, Центральный полярный бассейн остается неисследованным. Не было даже попыток практического использования данных научных исследований в районе полюса.

Советские полярные исследования имеют свою славную историю и свой совершенно отчетливый характер.

Ко всему комплексу проблем Арктики мы подошли с точки зрения единства теории и практики, при котором научные исследования и практическое использование идут рука об руку. Второй наш принцип—вести научные наблюдения не отрывочно, при кратковременных экспедициях, а изо дня в день, непрерывно и всесторонне.

Исходя из этих принципов, мы покрыли острова и побережья советской части Северного Ледовитого океана сетью полярных станций, которые непрерывно наблюдают за погодой, состоянием льда, химией и физикой моря и т. п. Полярные станции дали нам прочную основу для практического освоения мореплавания в Ледовитом океане.

Так и только так мы должны подходить и к проблеме изучения Северного полюса.

И. Т. СПИРИН
Герой Советского Союза, флагштурман экспедиции

А. А. РИТСЛЯНД
штурман самолета „СССР Н-171"

В. П. АККУРАТОВ
штурман самолета „СССР Н-169"

И. М. ЖУКОВ
штурман самолета „СССР Н-172"

Мы не стремились бы туда, если бы не знали, что в районе полюса надо провести очень серьезные научные исследования, полезные и нужные нашему строительству. Нас не могли удовлетворить изолированные полеты в сторону полюса.

Следуя нашим испытанным методам, мы и в Центральном полярном бассейне сооружаем полярную станцию, т. е. постоянно действующую научную обсерваторию, объединенную с достаточно мощной радиостанцией.

Таким образом, особенность нашего подхода к проблеме Северного полюса заключается в том, что мы не только посетили этот район, но твердо обосновываемся в нем, укрепляемся на полюсе, чтобы использовать полученные наблюдения.

Что же мы знаем о полюсе и чего еще не знаем?

После Нансена, Пири, Амундсена и других полярных исследователей мы знали, что в районе Северного полюса не материк, а море. Знали, что оно покрыто льдом. Знали, конечно, что там холодно. Это приблизительно все. А хотим мы узнать очень много.

Мы хотим конкретно знать погоду в районе полюса—ее колебания, ее сезонность. Хотим знать не только температуру, но прежде всего давление воздуха, его изменения. Хотим при помощи шаров-пилотов изучить эти и другие атмосферные явления не только на поверхности земли, но и по всей толще атмосферы.

Систематические наблюдения над элементами погоды будут представлять не только теоретический, но и огромный практический интерес. Известно, что движение холодных масс воздуха, заполняющих атмосферу над Полярным бассейном, самым существенным образом влияет на климат Европы и Азии, а следовательно—и Советского Союза.

Давно сказано, что „погода делается на Севере". Между тем, данные о погоде мы улавливаем только на границе Севера, на наших полярных станциях, и пока ничего не знаем о том, что делается в Центральном полярном бассейне. Наши теоретические представления о так называемой „шапке холодного воздуха" будут проверены и точно установлены только после работы нашей станции в районе полюса. Наша повседневная работа по предсказыванию погоды, особенно по долгосрочным прогнозам, будет значительно облегчена: синоптики получат сведения из очень важного района—Центрального полярного бассейна.

Другой круг наблюдений связан с мореплаванием. После дрейфа „Фрама" мы знаем, что лед движется в общем с востока на запад. Но нам очень мало известно о деталях этого движения и в частности о том, в какой мере оно существует в районе самого полюса. Кроме редких отрывочных данных, мы ничего не знаем также о глубинах в центральной части Ледовитого океана.

Нам очень важно решить вопрос о движениях нижних и средних слоев воды, установить, откуда они происходят—из восточной части Ледовитого океана или из Атлантического. Путем химических анализов и физических наблюдений мы сможем выяснить процессы, происходящие в толще воды. Биологические работы скажут нам, в какой мере в этих самых высоких широтах сохраняется жизнь.

Наблюдения над морем и льдами обогатят наши сведения об общей циркуляции льда в Ледовитом океане. Это связано с вопросами плавания по Великой арктической магистрали. Зная условия в центре океана, мы сможем найти законы, управляющие движением льда у берегов. Практическое значение этих исследований для полярного мореплавания очень велико.

Огромный интерес представят также регулярные наблюдения над магнетизмом. Мы еще ничего не знаем о направлении и силе земного магнетизма в районе полюса. Кроме теоретического интереса, знание этих

И. Д. ПАПАНИН

Герой Советского Союза
начальник полярной станции
„Северный полюс“

Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

радист полярной станции
„Северный полюс“

П. П. ШИРШОВ

гидробиолог полярной станции
„Северный полюс“

Е. К. ФЕДОРОВ

магнитолог-астроном полярной станции
„Северный полюс“

Python Coding

явлений позволит нам восполнить серьезный пробел на магнитных картах. Водители самолетов, которые в будущем полетят через полюс, получат необходимые поправки к показаниям компаса. Без знания особенностей магнетизма в этом районе компас не только не помогает ориентироваться, но может даже привести к катастрофе.

Научная станция в Полярном бассейне поможет разрешить немало геофизических задач—и теоретических, и прикладных (например, провести исследования по распространению радиоволн).

Одних этих заданий было бы достаточно, чтобы полностью оправдать те затраты труда и средств, которые наша страна совершила для продвижения к полюсу. Но есть еще одна важнейшая задача: установив станцию в районе полюса, мы делаем крупнейший шаг для обеспечения безопасности самолетовождения в полярных районах.

Нет никакого сомнения в том, что существующая уже несколько лет идея трансполярных перелетов из Европы в Америку может притти к практическому осуществлению. Установление регулярного сообщения между Европой и Америкой по кратчайшему пути, через Центральный полярный бассейн, возможно будет со временем только при наличии опорной станции в районе полюса.

Летчики, направляющиеся через Центральный полярный бассейн, будут иметь важнейший пункт, который сообщит им состояние погоды, и дополнительную радиостанцию на тот случай, если связь с землей окажется затрудненной. Наконец, летчики, пользуясь радиопеленгацией, смогут определить свой курс по сигналам станции на дрейфующем льду. Вполне возможно также, что со временем в Полярном бассейне будут созданы запасные аэродромы, гарантирующие безопасность полета.

Вот почему мы создали станцию в районе полюса.

Я не говорю „станцию на полюсе", потому что, как уже сказано выше, дрейф льда будет все время ее перемещать. В этом нет никакой беды. Напротив, дрейф станции намного обогатит ее научные наблюдения. Она явится одновременно и центром стационарного, постоянного исследования и передвижной экспедицией.

ЛЮДИ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ

Нельзя считать, что идея полета на полюс и основания на нем полярной станции пришла случайно кому-то в голову. Мысль об организации подобной экспедиции явилась логическим следствием всей нашей предыдущей деятельности. Не только руководство Главного управления Северного морского пути, но и десятки лучших полярных работников—зимовщиков, летчиков, ученых—давно мечтали о такой возможности. Идея эта созревала в нашей среде постепенно, впитывая в себя результаты огромного коллективного опыта исследований и освоения Севера.

Мы продвигались к Северу, шаг за шагом закреплял наши завоевания. Мы вырастили людей, способных решить эту труднейшую задачу. Мы смогли выделить для операции в Центральном полярном бассейне проверенных многолетней работой лучших зимовщиков полярных станций и лучших, известных всему земному шару арктических летчиков.

В таком небывалом деле, как научная станция на дрейфующем льду в районе полюса, очень многое зависит от ее начальника. Выбирая его среди наших лучших зимовщиков, я остановился на И. Д. Папанине. Я имел в виду не только его многолетний опыт, его зимовки на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин, но и прежде всего исключительную жизнерадостность и напористость, с которыми т. Папанин легко по-

бождает любое возникающее на его пути препятствие. Такой человек не растеряется в трудную минуту! Спутники такого человека будут каждодневно получать от него новую зарядку бодрости и уверенности в успехе.

Было ясно с самого начала, что радистом станции на дрейфующем льду может быть только один человек—Эрнст Теодорович Кренкель. Преданный изучению Арктики до самозабвения, т. Кренкель еще за много лет до конкретизации наших планов осаждал меня и других товарищей проектами один смелее другого: о какой-нибудь страшно далекой и страшно трудной зимовке, обязательно дрейфующей, обязательно там, где еще никого не было.

Очень обрадовала меня готовность профессора В. Ю. Визе лично возглавить научную работу станции. К большому сожалению, ухудшение его здоровья заставило отказаться от этого плана.

Советуясь с В. Ю. Визе, Р. Л. Самойловичем и другими товарищами, мы подбирали научных работников зимовки. В состав ее, кроме тт. Папанина и Кренкеля, были включены научные работники П. П. Ширшов и Е. К. Федоров.

Гидробиолог и гидролог П. П. Ширшов—мой товарищ по экспедициям на „Сибирякове“ и „Челюскине“, где он показал себя не только выдающимся научным работником, но и замечательно стойким человеком. После гибели „Челюскина“ в нашем ледовом лагере все участники экспедиции были разбиты на три бригады для работы по устройству аэродромов, оборудованию лагеря и т. п. Тов. Ширшов стоял во главе одной из этих бригад и проявил себя образцовым работником.

Молодой астроном и магнитолог Е. К. Федоров имеет уже солидный стаж и опыт полярных зимовок на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин.

Что касается летной части экспедиции, то мы имели богатейший выбор среди испытанных полярных летчиков, каждый из которых мечтал о дальнейших, невиданных еще северных полетах. Каждый из арктических летчиков считал для себя за честь участвовать в завоевании полюса с воздуха.

Помимо М. В. Водопьянова, который являлся одним из самых горячих сторонников организации полетов в сторону полюса, мы прежде всего привлекли наших самых опытных ветеранов—В. С. Молокова и М. С. Бабушкина, а также крупнейшего знатока полетов над льдами—А. Д. Алексеева.

Авиационная промышленность подготовила для нашей экспедиции на полюс превосходные четырехмоторные самолеты „АНТ-6“ и снабдила их современным аэронавигационным оборудованием. Радиопромышленность обеспечила нас наилучшей аппаратурой. Пищевая промышленность сделала для зимовщиков высококачественные продукты, концентраты. По существу десятки предприятий нашей страны принимали участие в подготовке воздушной экспедиции на полюс.

Создание полярной станции на Крайнем севере земного шара, в районе полюса, завершает многолетнюю работу советских полярников по изучению Арктики. Это небывалое предприятие стало возможным благодаря исключительному вниманию и заботе, которыми окружена деятельность полярников в Советской стране.

Воздушная экспедиция на полюс и организация там научной станции являются еще одним доказательством того, что только в условиях социализма могут быть решены задачи, хотя и давно поставленные, но оказавшиеся непосильными для капиталистического строя.

Герой Советского Союза
академик О. Ю. ШМИДТ

Большевики в Арктике

История завоевания Арктики берет свое начало с давних времен. Практические шаги по завоеванию полярных морей начались еще в XV—XVI столетии. Люди искали ближайших торговых путей с запада на восток—в Китай, Японию, Индию. С этого времени началась периодическая посылка Англией, Голландией, Швецией и др. странами экспедиций в Арктику для отыскания морского прохода с запада на восток и обратно. Наиболее активные попытки найти этот путь начались с конца XIX и начала XX века. Зашевелилось в поисках путей и царское правительство; научившее горьким опытом гибели русской военной эскадры при Цусиме, оно пыталось использовать внутренние северные моря. Для этого были построены два специальных ледокола—„Таймыр" и „Вайгач", и в 1912—1915 годах они были отправлены в экспедицию под начальством Вилькицкого из Владивостока в Архангельск. Примерно в этот же период были организованы и другие русские экспедиции (Г. Седова, В. Русанова, В. Брусилова) на север: одни с целью дойти до полюса, другие—пройти к Берингову проливу. Однако решить задачу—найти Северный морской путь и уверенно пройти этим путем—никому не удавалось.

Полностью разрешить эту задачу удалось только советской власти, которая завоевывает Север не во имя капиталистических, колониально-грабительских целей, а во имя науки, во имя развития производительных сил суровой природы, для того чтобы поставить эту природу на службу человечеству. Советские полярные экспедиции снаряжались не купцами и барышниками: за ними стояла вся мощь государства. В этом основа наших успехов и на полярном фронте.

В 1932 году экспедиция, возглавленная О. Ю. Шмидтом, на ледоколе „Сибиряков" прошла из Архангельска во Владивосток в одну навигацию и тем самым успешно разрешила „историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию"[1]. Поход „Сибирякова" по существу был глубокой разведкой северных морей, вслед за которой прошли и другие экспедиции, как „Челюскин" и „Литке". Эти походы подтвердили абсолютную правильность идеи товарища Сталина о необходимости освоить и развить Северный морской путь, поставить его на службу социализму. На базе опыта этих советских экспедиций началась планомерная эксплоатация Северного морского пути.

Вскоре после похода „Сибирякова", в конце 1932 года по предложению товарища Сталина было создано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) при СНК Союза ССР. В постановлении Совнаркома СССР от 17 декабря 1932 года по этому вопросу сказано: „Поставить перед ГУСМП задачу проложить окончательно северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути". В этой новой организации был сосредоточен весь ледокольный флот, а для обеспечения связи по всему Полярному побережью создавалась сеть полярных станций, зимовок, имеющих задачей научные и метеорологические наблюдения, а также радиообслуживание кораблей и самолетов. Насколько мощно развивалась эта сеть зимовок, показывают следующие цифры. В 1928 году таких станций было 4, в 1932 году—15, в 1937 году их насчитывается уже 57. Без таких полярных станций-зимовок невозможна сколько-нибудь серьезная работа по изучению и освоению Арктики.

---

[1] Из приветствия руководителей партии и правительства участникам экспедиции на ледоколе «Сибиряков». «Правда» от 14 октября 1932 г.

Вслед за этим Главсевморпуть приступил к планомерному проведению арктических навигаций по всему Северному морскому пути, и здесь достигнуты поистине разительные успехи. В навигацию 1934 года в Арктике плавали уже 85 кораблей, которыми перевезено 80 тысяч тонн различных грузов; в 1935 году в навигации участвовало более 100 судов, перевезших 204 тысячи тонн грузов, а в 1936 году в арктических морях плавало уже 160 кораблей, которые перевезли 277 тысяч тонн грузов. В 1935 году сквозным путем с запада на восток прошли 4 корабля, а в 1936 году в обоих направлениях прошло 14 судов. План арктической навигации 1937 года намечает дальнейший рост грузооборота, имеющего огромное значение для развертывающихся строек и для развития народностей Крайнего Севера.

Мы уже не говорим здесь о такой работе в северных морях, как разнообразные, в том числе высокоширотные, экспедиции („Садко" и др.), открытие и освоение многих островов (Визе, Уединения, острова Северной Земли и др.), о разнообразной научно-исследовательской работе по изучению режима морей (течения, дрейфы льда и т. д.).

Почему мы так упорно добиваемся развития Северного морского пути? Замечательный ответ на этот вопрос дали наша партия и правительство. Руководители партии и правительства в приветствии, посланном тт. Шмидту и Водопьянову на Северный полюс, говорят: „Эта победа Советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и *северных путей, столь необходимых для Советского Союза*" [1]. Прежде всего надо помнить, что Северный морской путь проходит целиком внутри нашей страны и корабли, идущие по этому пути, не связаны ни с международными формальностями, ни с затратой валюты. Этот путь вдвое короче пути из Ленинграда во Владивосток через Суэцкий и Панамский каналы и в 8 раз короче пути через Африку. Кроме того, Северный морской путь имеет и серьезное оборонное значение. Наконец, этот путь весьма нужен для развития хозяйства Крайнего Севера и вовлечения его богатств в общее развитие экономики страны, для подъема культуры северных народностей.

В этом состоит совершенно новое значение северных морей, для которых материк является своеобразным „тылом". Площадь этого „тыла", т. е. всего Крайнего Севера, необычайно велика: она равна примерно 9 миллионам квадратных километров; населения на Крайнем Севере немного, причем среди 410 тысяч населения, принадлежащего к народам Севера, насчитывается 26 национальностей: якуты, ненцы, ханте, эвенки, тунгусы, чукчи, эскимосы, алеуты и т. д. Именно здесь, в тундре, была особенно жестока волчья эксплоатация со стороны царской России. Царские чиновники, купцы, попы, миссионеры любыми средствами старались побольше награбить. О Крайнем Севере пессимистически писал поэт Некрасов:

„Да... страшный край! Оттуда прочь Когда стосуточная ночь
Бежит и зверь лесной, Повиснет над страной..."

Именно ужасным краем выглядел Север в условиях самодержавия. Население жило впроголодь, немало было случаев голодной смерти. Некий Латкин в 90-х годах прошлого столетия сообщал, что, по донесению одного чиновника, „в Тазовском магазине всего 40 пудов хлеба, и пуд, стоивший казне 1 рубль 67 копеек, продавался инородцам властями по 7 рублей. От голода умерло много инородцев, как, например, Турырский род тунгусов весь вымер от голода. Немало вымерло также и русских крестьян, тела которых валялись без погребения" [2].

---

[1] «Правда» от 24 мая 1937 г. Курсив мой. — С. Б.

[2] *Латкин*, Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее, СПБ. 1892.

Ф. П. БАССЕЙН
первый бортмеханик самолета „СССР П-170“

П. П. ПЕТЕПИН
второй бортмеханик самолета „СССР П-170“

В. Л. ИВАШИНА
первый бортмеханик самолета „СССР П-171“

С. К. ФРУТЕЦКИЙ
второй бортмеханик самолета „СССР П-171“

Неприкрытый грабеж северных народов производился через „торговлю". Так, на Чукотском полуострове в те времена железный топор расценивался в 2 бобра, фунт табаку—1 бобер, бутылка спирта—2 бобра. Довольно широко практиковалась долговая кабала. Вот характерный документ: „Поселок Булун, 1913 г., сентября 22. Я, нижеподписавшийся, инородец Этербесь дал сие обязательство купцу Курилову в том, что занял от вас 10 рублей наличными деньгами. Обязуюсь доставить за вышеуказанную сумму 9 песцов первого сорта в будущем, 1914 году не позднее февраля, а в противном случае я обязан заплатить Курилову за 9 песцов по цене, существующей в г. Якутске". И это не единичный случай. Это система! В Жиганском улусе (Якутия) в том же году в долговой кабале находилось 270 человек, или 84% всего взрослого населения, причем долг достигал 255 рублей на душу.

Такова была страшная жизнь северных народностей при царизме. Нечего и говорить о том, что они были почти целиком неграмотными, особенно кочевники. Если на тысячи километров можно было встретить одного—двух грамотных людей, то это были родовые князьки. Царские сатрапы и не помышляли о развитии производительных сил Крайнего Севера, о помощи народам, его населяющим. Сохранилась записка сибирского купца Сидорова „О средствах вырвать Север из бедственного положения", поданная в 1867 году на имя царя. На эту записку воспитатель наследника Зиновьев ответил: „Так как на Севере постоянные льды и хлебопашество невозможно и никакие другие промысла немыслимы, то, по моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопочете наоборот и объясняете о каком-то Гольфстреме, которого на Севере быть не может и не должно. Такие идеи могут проводить только помешаные".

Комментарии, как говорится, излишни. Эти слова являются классическим памятником тупости и скудоумия самодержавия!

Царизм через своих наместников, опираясь на полицейскую систему управления и „святую" церковь, жестоко выколачивал ясак с народов Крайнего Севера. Заботясь о своей личной наживе, богатели чиновники, попы и другие предприимчивые люди. Если трудящемуся нечем было платить ясак, его даже обращали в рабство; об этом говорят исторические документы. Политика царизма вела к уничтожению северных народностей. Подобную политику оправдывает известное реакционнейшее утверждение буржуазной науки о так называемом вымирании отсталых рас. Неудивительно, что русские буржуазные историки вроде Бахрушина всячески старались смазать этот вопрос.

От дореволюционного мракобесия народы Севера не могли ничего получить. Полярный исследователь Фритьоф Нансен, побывавший в 1915 году на Таймыре (бывшая территория Туруханского края), в своей книге писал, что на весь Таймыр существует один только фельдшерский пункт.

Так было в проклятом прошлом. Этого нет и не может быть при советской власти, которая поставила своей основной задачей возрождение всех народов СССР, уничтожение национального неравенства и ускорение развития былых окраин. Если не решающую, то во всяком случае огромнейшую роль в развитии хозяйства Крайнего Севера, культуры и быта его народностей играет Северный морской путь.

Территория Севера огромна и не имеет достаточных путей сообщения и связи. Железная дорога пролегает далеко, а протекающие к северу от железной дороги реки Обь, Енисей, Лена и др. еще не обеспечивают полностью нужд и потребностей северных районов. В этих условиях естественно, что Северный морской путь становится своеобразным мощным транспортным нервом для материка Крайнего Севера. На одной стороне

этого материка пролегает железная дорога, на другой—морской путь, к которому тяготеют наиболее удаленные и отсталые прибрежные районы. Естественно, что значительным фактором подъема Севера являются также речные пути, которые как бы связывают железные дороги с северными морями. Вся мощная сеть речных путей Крайнего Севера может быть разделена на 6 самостоятельных артерий: Обь-Иртышская, Енисейская, Пясино-Хатангская, Ленская, Колымо-Индигирская и Анабарская. Общее протяжение этих рек свыше 70 тысяч километров, т. е. оно составляет почти двойную окружность земного шара по меридиану. При этом не менее 30 тысяч километров водных путей судоходны, а освоено судоходством Главсевморпути не больше половины этого количества. Отсюда видно, какие величайшие возможности для речного транспорта имеются на Крайнем Севере, где транспорт вообще играет огромнейшую роль в развитии производительных сил. В этом направлении пока сделаны хотя и крупные, но все же лишь первые шаги. Речные перевозки с 60 тысяч тонн в 1933 г. выросли до 160 тысяч тонн в 1936 году, а в текущем году они составят 201,1 тысячи тонн благодаря значительному увеличению речного флота и освоению новых рек (Индигирка, Яна и Анабара).

Необычайно важным участком освоения Арктики является работа нашей полярной авиации. Еще в 1932 году на Севере были только отдельные самолеты, а сейчас мы имеем мощную авиацию по всему Крайнему Северу и по всей Арктике—от Архангельска до Владивостока. Авиация играет огромную роль и в освоении морей, обслуживая корабли ледовыми разведками, и в разнообразных экспедициях и т. д. Такое же место занимает авиация и в обеспечении транспортной связи с отдаленными пунктами Крайнего Севера, в жизни которых связь главное и решающее.

Уже в 1936 году наша полярная авиация перевезла 6307 пассажиров и 1063 тонны хозяйственных грузов против 250 пассажиров и 175 тонн груза в 1935 году, налетав в 1936 году около 15 тысяч часов и 2½ миллиона километров. К 1937 году Главсевморпуть имел ряд регулярно действующих авиолиний (Обская авиолиния: Тюмень—Обдорск, протяжением 2415 километров; Енисейская линия: Красноярск—Диксон, протяжением 7539 километров; Ленская линия: Якутск—Тикси, протяжением 3251 километр). Организуется Тихоокеанская линия: Комсомольск—Анадырь—о. Врангель. Можно смело утверждать, что на сегодняшний день в Арктике не существует точки, куда не могли бы дойти наши прекрасные самолеты и замечательные летчики.

Развитие северного морского и речного транспорта вместе с авиацией оказало, особенно за последние годы, большое влияние на рост всей экономики и культуры Крайнего Севера, что видно хотя бы из следующих показателей:

Горно-геологические богатства. В 1934 году угля было добыто 233 тысячи тонн, в 1936 году—уже 515 тысяч тонн, а в 1937 году будет добыто не менее 600 тысяч тонн. Добыча флюорита (плавикового шпата) с 9 тысяч тонн в 1935 году поднялась до 15 тысяч тонн в 1936 году. Найдены очень крупные угольные месторождения в Тунгусском районе, на Чукотском полуострове и в бассейне реки Хатанги, причем ориентировочные запасы тунгусских углей определяются в 300 миллиардов тонн.

В Эвенкийском и Таймырском национальных округах обнаружены запасы графита, которые составляют кругло 100 миллионов тонн, в Хатангском бассейне и в устье Енисея найдены месторождения нефти, а на Чукотском полуострове в 1935—1936 году наши экспедиции обнаружили огромные залежи вольфрама, мышьяка и олова.

На полуострове Нордвик разведаны богатейшие залегания каменной соли; здесь уже в 1937—1938 году мы приступаем к строительству соля-

ных рудников производительностью в несколько сот тысяч тонн, с тем чтобы обеспечить полностью в ближайшие 3–4 года каменной солью нужды Севера и Дальневосточного края.

Между Игаркой и Диксоном, на восток, в Норильске, близится к концу строительство величайшего полиметаллического комбината по добыче и производству никеля, кобальта и меди. На этом строительстве работает свыше 10 тысяч человек, руками которых уже построен в тундре подъездной железнодорожный путь от Дудинки до Норильска, протяжением свыше 100 километров.

Сельское и промысловое хозяйство. Заготовки песца в 1934 году составили 13 тысяч шкурок, в 1935 году—41 тысячу, в 1936 году—71 тысячу. Добыча всей пушнины в 1936 году равнялась 21 миллиону рублей.

Добыча морского зверя (гренландский тюлень) в 1934 году составляла 148 тысяч, а в 1936 году—уже 164 тысячи голов; добыча рыбы в 1934 году—51 тысячу, в 1936 году—64 тысячи.

Выработка консервов за эти же годы была соответственно—1800 тысяч, 2200 тысяч, и план 1937 года—2400 тысяч условных банок[1].

Оленей в совхозах Главсевморпути было в 1934 году 114 тысяч, а в 1936 году—уже 147 тысяч голов. Рост оленьего поголовья нас особенно радует, ибо олень на Крайнем Севере помимо большого транспортного значения (для перевозок и охоты) чрезвычайно важен как сырье (замша, меховая одежда, мясо и т. д.). Надо сказать, что не только по совхозам Главсевморпути, но и вообще по всему Северу начался подъем оленеводческого хозяйства, чего нельзя сказать обо всем сельском хозяйстве Севера. Оно еще находится в зачаточном состоянии и, несомненно, отстает даже от такой далеко не передовой отрасли, как пушно-промысловое хозяйство. Вся посевная площадь в совхозах Главсевморпути в 1934 году составляла 1903 гектара, а в 1937 году достигла 5193 гектаров. На сельское хозяйство нужно обратить пристальное внимание, ибо завоз сельскохозяйственных продуктов и дорог и труден. На Крайнем Севере может и должно развиваться сельское хозяйство вопреки реакционным взглядам некоторых „ученых“, утверждающих, что земледелие дальше 62-й северной параллели невозможно по природным причинам. Эти „ученые“ не понимают, что природа по-новому служит человеку в условиях социалистического хозяйства.

Торговля на Крайнем Севере наиболее отстающий участок нашей работы. Это дело двинулось вперед в самое последнее время. Общий завоз товаров для торговли составлял в 1935 году 106 миллионов, в 1936 году—204 миллиона и в 1937 году он составит уже 298 миллионов рублей[2]. Эти товары разойдутся через сеть 586 магазинов, лавок, ларьков по просторам Севера и сыграют большую роль в подъеме хозяйственной жизни и быта местного населения.

Арктика и Крайний Север все больше и больше покрываются разнообразными поисково-разведочными экспедициями (горно-геологические, морские, речные, сельскохозяйственные и промысловые и т. д.), потому что нельзя работать вслепую: нужно знать, где какие естественные богатства имеются и какие работы нужно производить. Таких экспедиций только в 1936 году было 83, а в текущем году их будет 93 с участием 2406 полярных „следопытов“. Быстро растет хозяйство Севера, возникают предприятия, города, поселки на необитаемых прежде местах, как, например, Игарка, Норильск, Нордвик, Тикси, Диксон и т. д.

Все это вместе с освоением Арктики и быстрым ростом морского и речного транспорта не может существенно не сказаться на подъеме всего

---

[1] Условная банка = 400 граммов.

[2] Сюда не включен снабженческий груз для зимовок и экспедиций.

Грузы зимовщиков полярной станции „Северный полюс“ на аэродроме в Холмогорах перед погрузкой на самолеты

Support Animals

хозяйства Крайнего Севера, на улучшении быта и росте культуры его народностей.

Ни с чем не сравнимый культурный подъем северных народов создан советской властью. Товарищ Сталин на XVI съезде партии говорил, что только путем развития национальной культуры можно по-настоящему втянуть отсталые народы в социалистическое строительство. Факты целиком подтверждают это.

Большое внимание было уделено советскому строительству в северных районах. В 1931—1932 годах организовано 9 национальных округов, более 100 районов и 451 национальный совет (из них много кочующих). Советскими органами проведена огромная работа по социалистической переделке хозяйства народов Севера (совхозы, колхозы, кооперация). Но особенно много сделано в области культуры.

Школьная сеть в районах Крайнего Севера (без Якутии) за последние годы росла чрезвычайно быстро. До революции здесь было не более 15 школ, а в 1930—1931 годах—уже 150 национальных школ, в 1934 году—466 школ, а в 1936 году—свыше 500 с охватом 16—17 тысяч детей.

Характерно, что в 1873 году царское правительство израсходовало по Якутии на содержание полиции 21 047 рублей, а на школы—1703 рубля, т. е. в 12 раз меньше, чем на полицию. До революции в Якутии было 40 школ с кубатурой 67 тысяч метров, а сейчас там имеется 249 школ с кубатурой в 409 тысяч метров. В Туруханском крае в 1913 году имелось 3 школы, а сейчас—32 школы, из них 4 средних. На Чукотке в 1926 году было 3 школы, а в 1936 году—49 школ. В области развития языка сделано очень много: создана письменность на 13 языках, на которых издано около 200 названий книг с тиражом больше полумиллиона.

В Ленинграде имеется специальный Институт народов Севера, из стен которого уже вышло более 160 человек, имеющих среднее, высшее и специальное образование. Ко всему этому надо учесть наличие 13 культбаз Главсевморпути -своеобразных комбинатов, имеющих в своем составе школу, больницу, ремонтные мастерские, ветеринарный пункт, зоопункт и т. д.

Такой же рост наблюдается и по линии здравоохранения. Это имеет исключительное значение для оздоровления северных народностей, которые веками „лечились“ у шаманов и знахарей. Сейчас на Крайнем Севере насчитывается 323 медицинских учреждения (больницы, родильные дома, детские сады и пр.). В этом году вновь строится 7 больниц, 13 родильных домов, 15 яслей, 1 детский санаторий, 1 барак для заразных больных и 2 молочных кухни на общую сумму в 3345 тысяч рублей. Медицинский персонал этих учреждений проводит большую работу не только по оказанию медицинской помощи, но и по санитарно-культурному обслуживанию населения. Тут уместно полным голосом сказать, что пора покончить с обывательскими рассуждениями о том, что „туземцы“ якобы чуть ли не все страдают венерическими болезнями. Это пошлая болтовня. Приведем данные по 27 врачебным участкам Крайнего Севера, через которые прошло 32 452 человека. Распределение больных таково:

1. Болезни органов дыхания	32%	4. Ревматизм	10%
2. Глазные болезни	21%	5. Кожно-венерические	7%
3. Органы пищеварения	14%	6. Прочие	13%

Разумеется, хозяйственные и культурные сдвиги положительно сказываются и на приросте населения. По переписи 1926 года на всей территории Крайнего Севера было 600 тысяч населения, а сейчас—1176 тысяч. Из них коренного населения в 1926 году было 264 тысячи, пришлого—356 тысяч; в 1935 году коренного населения—410 тысяч, пришлого—766 тысяч человек.

Особенно радует тот факт, что северные народности имеют заметный естественный прирост. Гиляцкое население советского Сахалина в 1932 г. имело 20% естественного прироста, в то время как гиляцкое население южной (японской) части Сахалина за тот же год уменьшилось на 11%. Всесоюзная перепись 1937 года, которая захватила и все северные точки, даст более точную картину.

За последние 3 года в Арктике и на Крайнем Севере стала развертываться политико-просветительная работа среди населения. Свыше 1000 партийных работников (начальники политотделов, парторги, помполиты) было послано туда. Их роль колоссальна. Сейчас на территории Севморпути создано 22 печатных газеты с ежедневным общим тиражом в 20 тысяч экземпляров и свыше 200 стенных газет. Многие газеты выходят на национальном языке. Печать играет огромную роль в сплочении полярных работников, в культурно-массовой работе, в партийно-политической пропаганде среди северных народностей.

Вместе с тем надо прямо сказать, что одной из самых слабых сторон нашей работы были и остаются кадры. В системе Главсевморпути работают такие замечательные сыны нашей родины, как Молоков, Водопьянов, Леваневский, Папанин, Кренкель, Воронин и сотни других, показывающих образцы скромной и героической работы, беззаветно преданных партии и стране. Но в системе Главсевморпути есть еще и такие люди, которых надо „раскусить"; дело в том, что к нам нередко идет и сомнительный люд, который хочет спрятаться в арктические просторы от контроля, от общественного глаза. Хотя мы в значительной мере очистили систему ГУСМП от такого люда, но еще далеко не все сделано в этом отношении, особенно в смысле очистки от фашистско-троцкистской скверны. Достаточно сказать, что за время проверки и особенно обмена партийных документов в системе Главсевморпути было разоблачено 66 троцкистов, из которых арестованы как враги народа 33. В числе последних оказались начальник дальневосточного территориального управления Пошемапский и начальник архангельского территориального управления небезызвестный И. И. Кузьмин, который клеветал на партию и правительство и пытался фальсифицировать историю гражданской войны в духе фашиста Троцкого.

Конечно, такое состояние кадров объясняется далеко не достаточным развитием критики и самокритики в нашей системе, в том числе и в самих политотделах, в политуправлении. К этому надо добавить, что мы слабо и несмело выдвигаем новые кадры, боязливо подходим к этому вопросу, стремимся искать преимущественно „старых зимовщиков" и людей, бывавших в Арктике, забывая, что полярники не растут как грибы, а создаются на работе. Мы забываем слова тов. Кагановича: „Когда говорят, что у нас нет людей,—это неправильно. Люди есть, и талантливые люди, надо уметь их выдвинуть, поднять, поставить на надлежащее место. Надо уметь по-настоящему ими руководить".

Чтобы полнее показать картину общего размаха работ по освоению Арктики и развитию Крайнего Севера, приведем таблицу бюджетного и банковского финансирования Главсевморпути:

1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
193 млн. руб.	411 млн. руб.	821 млн. руб.	1 440 млн. руб.

В этих цифрах финансирования отражены темпы роста работ в Арктике, за которую крепко взялась страна пролетарской диктатуры.

Еще более грандиозные планы намечаются для развития Арктики и Крайнего Севера в третьей пятилетке. Основные затраты будут сделаны для развития промышленности и социалистической реконструкции хозяйства, культуры и быта многонационального Севера.

В третьей пятилетке морской транспорт Главсевморпути значительно усилится кораблями, в том числе мощными, целиком советской постройки, ледоколами „И. Сталин“, „В. Молотов“, „Л. Каганович“ и „О. Шмидт“. Будет закончено оборудование всей трассы Северного морского пути опознавательными знаками, угольными базами и построены усовершенствованные порты в таких местах, как остров Диксон, бухта Тикси, бухта Провидения, полуостров Пордвик. Морские перевозки по Северному морскому пути резко возрастут к концу пятилетия. В 1938 году вступит в строй мощный Мурманский судоремонтный завод стоимостью в 150 миллионов рублей, т. е. будет создана мощная ремонтная база для полярного флота, обеспечивающая нормальную эксплоатацию кораблей.

Что касается воздушного транспорта, то все полярные линии будут оборудованы наземным строительством, и материальная часть—число самолетов—будет значительно увеличена.

Добыча угля на Крайнем Севере будет увеличена в несколько раз, на Пордвике возникнут большие соляные рудники с годовой производительностью в несколько сот тысяч тонн; в устье Енисея создадутся нефтяные промысла, а на Чукотке—рудники и предприятия по добыче редких металлов (олово, цинк, вольфрам и т. д.). В третьей пятилетке будет создана проверенная геологическая карта богатств недр всего Крайнего Севера, что даст возможность правильно планировать хозяйство этих районов. По крайней мере удвоится к концу пятилетия добыча пушнины и рыбы.

Поголовье оленей в совхозах Главсевморпути увеличится по меньшей мере вдвое. Основная линия Главсевморпути в сельском хозяйстве в третьей пятилетке будет состоять в создании собственных продовольственных баз, главным образом овощно-животноводческих, и развитии научно-исследовательской работы, на которую намечается израсходовать десятки миллионов рублей.

По линии торговли в третьем пятилетии стоит задача полного удовлетворения потребительских нужд населения Крайнего Севера, чтобы на этой базе добиться подъема зажиточности населения. Довольно сильно вырастет торговая сеть по системе ГУСМП, а розничный товарооборот должен утроиться, причем издержки обращения будут снижены.

Необычайно быстро будут расти социально-культурное строительство (школы, больницы и т. д.) и научно-исследовательская работа, особенно разведывательно-поисковые экспедиции.

Все это обеспечивает бурное развитие всех производительных сил Арктики и Крайнего Севера, где при самодержавии была лишь дикая, холодная пустыня. Советская власть по-новому подошла к задаче развития этих районов.

Намечая план третьей пятилетки для Арктики, мы исходим из решения XV съезда партии, указавшего на необходимость „уделить особое внимание вопросам подъема экономики и культуры отсталых национальных окраин и отсталых районов...“ Вся работа советской власти говорит о планомерном выполнении этой директивы партии. Она подтверждает, что пролетарскому государству, социалистической системе впору то, что было не по плечу русскому самодержавию и вообще капиталистической системе.

Об этом говорит и замечательнейшая экспедиция на Северный полюс, которой, по сути, предшествовала вся наша полярная работа за последние 5 лет.

В сокровищницу социалистических успехов нашей родины вошла еще одна большая и блестящая победа—большевики овладели Северным полюсом. Там, на далеком полюсе, о котором знания человечества ограничивались больше предположениями, догадками и фантазиями, началась изумительная, невиданная в истории зимовка на дрейфующей льдине четырех смелых сынов советского народа. Эта победа есть крупнейший итог послед-

них лет работы советских полярников по освоению Арктики, по развитию Северного морского пути.

Задача овладения Северным полюсом не нова. Человечество билось над ней сотни лет. Десятки экспедиций, посылаемых разными странами, пытались решить эту задачу, продвигаясь по воде, по воздуху и сапопешим путем. Все эти попытки неизменно кончались неудачей прежде всего потому, что эти экспедиции проводились в условиях капиталистической системы. Все экспедиции капиталистических стран Старого и Нового света ставили перед собой принципиально отличные от нас задачи. Главную роль играли и играют не научно-исследовательские, а захватнические, барышнические, колониальные цели. Погоня за барышами, за новыми колониями—вот что двигало этими экспедициями. За ними стояли купцы, капиталисты, и руководители этих экспедиций действовали скорее как кустари, как единоличники, они не чувствовали и не могли чувствовать серьезной и мощной опоры. Даже такой крупнейший полярный исследователь, как Роальд Амундсен, терпел немало бедствий и лишений в результате этого одиночества и отсутствия твердой опоры.

Другое дело–советская работа по освоению Арктики. Перед нашими полярниками всегда стояла и стоит благородная задача–поставить всю Арктику на службу советской, а через нее и мировой науке, вовлечь богатства Крайнего Севера в общее русло бурного социалистического строительства страны. За плечами советских полярников стоит не купец-„благотворитель", а весь советский народ, все государство со своей могучей техникой и неиссякаемыми средствами. В этом советском принципе—суть всех успехов, в том числе большевистского завоевания Северного полюса.

Мы, разумеется, использовали полярный опыт всех прошлых поколений, в частности опыт таких экспедиций, как экспедиция смелого русского полярника Георгия Седова, который в 1912 году с Земли Франца-Иосифа пытался пройти на Северный полюс и погиб на пути к нему, при величайшем равнодушии русского правительства; как опыт Фритьофа Нансена с его наиболее плодотворной экспедицией в 1893—1896 годах на корабле „Фрам", когда он пытался со льдами дрейфовать к полюсу; как экспедиция американского полярника Пири, который в 1909 году был на полюсе, причем готовился к этому походу и тренировался свыше 20 лет. Опыт Пири был для нас важен и потому, что по существу это единственный человек, нога которого ступила на полюс. Правда, обработка материалов Пири, произведенная через несколько лет, наводит на ряд мыслей, в частности и на ту, что он не был на полюсе. Пири и сам соглашается, что он был в стороне от полюса на 10—15 километров. Другие ученые говорят о сотне километров. Знакомились мы и с материалами другого американского полярника, Бэрда, пролетевшего в мае 1926 года на самолете „Жозефина Форд" над Северным полюсом, а также с материалами Нобиле, который в 1928 году на дирижабле пролетел над полюсом и затем потерпел известную всему миру скандальную катастрофу, когда советским полярникам на ледоколе „Красин" и на самолетах во главе со старейшим полярным пилотом тов. Чухновским пришлось спасать участников этой экспедиции.

Материалы этих экспедиций были случайные, разрозненные, ничего капитального в них не было и не могло быть. Ведь серьезных, научно обоснованных трудов эти экспедиции ни для науки, ни для практики не могли дать, потому что они не изучали как следует Северный полюс и его „окрестности". Ни одна экспедиция на полюсе не была, а отдельные их представители (например Пири) пробыли на полюсе лишь несколько часов. Но быть на полюсе, в полном смысле слова, обосноваться там, изучить его—это никому еще не удавалось. Вот почему мы вправе гордиться тем, что эта честь и заслуга достались Советской стране и советским поляр-

К. П. СУГРОБОВ
первый бортмеханик самолета „СССР Н-172“

Д. П. ШЕКУРОВ
первый бортмеханик самолета „СССР Н-169“

И. Д. ШМАНДИН
второй бортмеханик самолета „СССР Н-172“

В. Г. ГИШКИН
второй бортмеханик самолета „СССР Н-172“

никам во главе с замечательным „ледовым комиссаром"—Отто Юльевичем Шмидтом. Советские люди, партийные и непартийные большевики, спокойно, без шума, сделали великое дело, достойное социалистической эпохи. Высадившись на полюсе, они водрузили там флаг Советов. Они организовали зимовку четырех мужественных полярников на дрейфующей льдине. Гордо реющий на Северном полюсе советский флаг не одинок: его охраняют своей работой советские люди как великое знамя своей прекрасной родины.

Не сразу досталась эта замечательная победа. Ей предшествовала длительная и серьезная подготовка, с тем чтобы наверняка обеспечить успех. Мы не могли к такому вопросу подходить скоропалительно, „на ура", ибо речь шла о чести Советской страны. Ведь давно известно, что если наша партия, если наша страна берется за дело, она безусловно и наверняка его доводит до конца, то есть до победы. Больше года спокойно и бесшумно партийные и непартийные большевики готовились к завоеванию полюса, к высадке исторической зимовки.

В каждом деле в итоге решают вопрос люди. Начали с этого и мы. Из огромного числа полярников, желавших итти в экспедицию на полюс, были отобраны лучшие: тт. Кренкель, Ширшов, Федоров—во главе с самым способным полярником-организатором тов. Папаниным. Наши заводы, особенно 22 и 24-й, тщательно подготавливали летную материальную часть и, надо сказать, прекрасно ее подготовили, ибо машины за весь период полета работали безукоризненно и безотказно. Органы Наркомпищепрома изготовили специальное продовольствие, преимущественно в таблетках, чтобы не было лишнего веса, лишней громоздкости, и, к чести нашей пищевой индустрии, они справились с этой задачей блестяще.

Летом 1936 года под руководством тов. Папанина на остров Рудольфа был послан ледокол „Русанов" с основным оборудованием и запасами для предстоящей экспедиции на дрейфующей льдине. С большим трудом сквозь сплошной лед ледокол пробился к острову Рудольфа. На острове Рудольфа сейчас организована наша станция и живут зимовщики. В течение нескольких дней там возник целый поселок с электростанцией, с мощной радиоустановкой, складами, радиомаяками. Свыше двух десятков людей во главе с тов. Либиным осталось здесь на зимовку на расстоянии 850—900 километров от Северного полюса. Тем самым была создана основная исходная база экспедиции к полюсу, победоносное завершение которой происходит на наших глазах и за которой напряженно следит весь мир.

Только когда все было подсчитано, проверено, подготовлено, когда налицо была полная уверенность в том, что механизм экспедиции слажен,—об этом было доложено партии и правительству. Товарищи Сталин и Молотов лично во всех деталях просмотрели и утвердили планы экспедиции и до конца, до последнего часа посадки на Северный полюс, следили за этой замечательной экспедицией. Они воодушевляют экспедицию и сейчас—об этом говорит телеграмма руководителей партии и правительства, отправленная тов. Шмидту на полюс.

Только проделав всю большую подготовительную работу, экспедиция в числе 43 человек на 5 мощных, сделанных целиком из советских материалов самолетах 22 марта поднялась с Московского аэродрома, взяв курс на Север, к острову Рудольфа, где и совершила посадку 18 апреля. Некоторым может показаться, что перелет этот был очень долгим. Но нужно помнить, что речь идет не о полете по такой воздушной трассе, как например Москва—Смоленск, а о полете в сложных условиях Арктики с ее климатическими капризами. Туманы, снежные бури и т. д. были частыми спутниками воздушной эскадры. В некоторых местах им приходилось по нескольку дней ожидать благоприятной для полета погоды.

Посадкой на остров Рудольфа закончился первый этап полета. Позади остались 3347 километров труднейшего пути над материком, островами

Один из самолетов экспедиции на Северный полюс на базе острова Рудольфа

и морями, покрытыми льдом. Впереди предстояло всего 900 километров, но наиболее неизвестных, трудных и опасных. И вот здесь, у „ворот полюса", началась самая длительная за все время полета „отсидка" в ожидании погоды для решающего прыжка на полюс.

Некоторым из нас казалось, что там, на острове Рудольфа, наши товарищи напрасно упускают отдельные сносные дни, не делая попытки полетов на полюс. Однако 30 апреля мы получили от тов. Шмидта следующую телеграмму: „...Москва Главсевморпуть Яисону Бергавинову Кастрину. Вместе всем коллективом поздравляем товарищей первым мая тчк Настроение у всех великолепное тчк Проявим выдержку гарантирующую успех. Шмидт". После этой телеграммы стало ясно, что именно выдержка составляет важнейшее оружие в арсенале полярников. Стало ясно, что именно там, на острове Рудольфа, нужно определять время дальнейшего полета.

Но время шло, а решающий этап не наступал: держала погода. Конечно, и они там, на острове Рудольфа, и мы здесь ждали этого этапа, который наступил с момента полета летчика Головина в разведку погоды 5 мая в 11 часов 32 минуты. Ровно через 5 часов, в 16 часов 32 минуты, самолет Головина, как показывали приборы, был над полюсом. Однако не только сделать там пробную посадку или выбрать с воздуха площадку на льдине, годную для посадки всех самолетов, но даже и посмотреть на полюс тов. Головину не удалось из-за сплошного тумана над полюсом. Самолету пришлось вернуться на остров Рудольфа. Этот разведывательный полет вселил новую уверенность в успехе всей операции. Однако погода опять на несколько дней задержала полеты.

11 мая летчик Крузе на самолете „И-128" в 17 часов 11 минут вылетел в разведку погоды. Из-за отвратительной погоды и обледенения самолета ему пришлось сесть на удачно выбранной льдине. 15 мая на помощь Крузе вылетел на самолете „И-166" Головин и сбросил на парашютах горючее, кирки, дополнительное снаряжение и т. д. 17 мая в районе посадки самолета „И-128" началась подвижка льдины, на которой находился самолет; ее относило течением на десятки километров в сторону; рядом с самолетом образовалась большая полынья; тогда, несмотря на плохую погоду, экипаж своими силами запустил мотор и быстро вылетел обратно на остров Рудольфа, где и совершил посадку.

Вновь на острове Рудольфа началось ожидание погоды. Ее, наконец, „подстерегли", и 21 мая в 4 часа 52 минуты начальник экспедиции тов. Шмидт вместе с тт. Папаниным, Кренкелем, Федоровым и Ширшовым на оборудованном наилучшими астрономическими приборами самолете „И-170", пилотируемом тт. Водопьяновым и Бабушкиным, вылетел на Северный полюс. Остальные самолеты должны были вылететь на полюс после посадки там флагманского корабля. На острове Рудольфа и в Москве, в Главсевморпути, начались волнующие часы ожидания результатов этого исключительного полета. Каждый час начальник экспедиции тов. Шмидт радировал в Главсевморпуть о движении самолета, который в 11 часов с минутами блестяще совершил посадку на Северном полюсе.

В момент посадки связь с самолетом прервалась. Возникал вопрос: что случилось? Мы были непоколебимо уверены в том, что самолет сел хорошо и люди налаживают радиосвязь с материком, но все же было как-то неспокойно. Работники Главсевморпути начали принимать кое-какие меры, связались с островом Рудольфа, проверили готовность летчиков; там все были на-чеку и ждали погоды, чтобы пойти тремя мощными самолетами под командой тов. Молокова по курсу, проложенному самолетом тов. Шмидта. Около 24 часов связались с Северным полюсом и получили волнующую, всем теперь известную телеграмму от тов. Шмидта о посадке на полюсе. Патриотический восторг обуял нас. Этот восторг переживает

Герои Советского Союза — командиры самолетов экспедиции на Северный полюс
Слева направо: П. Г. МАЗУРУК, А. Д. АЛЕКСЕЕВ, В. С. МОЛОКОВ, М. В. ВОДОПЬЯНОВ

сейчас вся наша страна. Шутка сказать, создана советская зимовка на дрейфующей льдине, на Северном полюсе поднят государственный флаг Советского Союза!

Радость и гордость за большевистскую партию, за социалистическую родину—вот что переживает каждый трудящийся в эти дни. Какой величественный триумф! Он вполне достоин страны социализма.

Невольно приходит в голову капиталистическое понимание вопроса о том, что влечет людей вперед и вперед. В книге „Королевское зерцало", являющейся памятником скандинавской истории, ставится вопрос: „Чего же искали путешественники в холоде среди льдов?" Книга отвечает на это: „... Во-первых, склонность к известности, во-вторых, любознательность и, в-третьих, человеку свойственно любостяжание, ибо люди жаждут денег и идут туда, где, по слухам, можно иметь прибыли".

Этот ответ правилен для капиталистического мира, отражает его сущность, его дух. Но этот ответ всем своим содержанием чужд и враждебен стране социализма, чужд нашим людям. Советские полярники, осваивающие Арктику по заданию партии и правительства, пошли на полюс не за буржуазными рекордами, не за личной славой. Они пошли туда во имя процветания нашей прекрасной родины, во имя партии, во имя товарища Сталина, который всегда вдохновлял работу полярников. Никогда и нигде за сотни лет ни одна экспедиция не получала таких ободряющих, теплых, заботливых слов приветствия, какое было 24 мая послано руководителями большевистской партии и советского правительства экспедиции на Северный полюс.

25 мая в 23 часа 15 минут с острова Рудольфа пошли на полюс и остальные 3 четырехмоторных самолета, во главе которых шел флагманский корабль „Н-171", пилотируемый тов. Молоковым. Во время полета связь с самолетами в воздухе поддерживалась беспрерывно как островом Рудольфа, так и станцией „Северный полюс".

В 5 часов 45 минут 26 мая самолет Молокова был точно над полюсом; сделав круг над полюсом, самолет пошел к новой полярной станции, где и сел на льдину зимовки в 6 часов 24 минуты. „Уверенное, без всяких поисков, нахождение нашего лагеря является изумительным образцом работы тов. Молокова и штурмана Ритслянда"—к этой радиотелеграфной оценке тов. Шмидта нам нечего добавить. Тов. Молоков и его молодой талантливый штурман иначе летать не могут!

Несколько позже сели в районе Северного полюса самолеты тт. Алексеева и Мазурука. Самолет Алексеева 27 мая „подлетел" к льдине зимовки, где находится тов. Шмидт. Находящийся в стороне от зимовки на 55 миль летчик Мазурук в ближайшее время „подлетит" туда же.

Теперь уже можно смело сказать, что экспедиция в основном и главном закончена. Силами экипажей самолетов и зимовщиков разгружаются запасы продовольствия, оборудование и устанавливаются специальная палатка для зимовки, ветряк для получения даровой электроэнергии, мощная радиостанция, теодолит, метеобудка и т. д. Но время не ждет, ведь там, на полюсе,—„ось земли", и погода часто портится мгновенно. Самолетам надо скорее возвращаться на остров Рудольфа. Основная летная часть экспедиции скоро возвратится в Москву. Один самолет летчика-орденоносца тов. Мазурука останется на острове Рудольфа „дежурить" на весь период дрейфа льдины с зимовкой. А четверо большевиков-полярников: тов. Папанин, кандидат в члены партии, орденоносец тов. Кренкель, непартийный большевик-орденоносец тов. Ширшов и комсомолец Федоров—останутся на Северном полюсе.

Пройдут долгие месяцы, а может быть и год и два, в течение которых эти замечательные люди, находясь на льдине в районе Северного полюса, не раз пересекая его, будут тщательно изучать метеорологические и ат-

мосферные явления полюса—этой своеобразной „фабрики погоды“. Они будут изучать на основе дрейфа льдов течения северных морей, их гидрологию. Работа этой зимовки внесет огромный вклад в прикладную науку Страны советов, а через нее и всего мира. Результаты этого вклада трудно переоценить и с точки зрения окончательного освоения Северного морского пути, и с точки зрения авиации вообще, а также и с точки зрения сельского хозяйства основных районов нашей страны.

Научно-практическое значение большевистского завоевания Северного полюса, несомненно, велико. Экспедиция обогатит знанием, разъяснит целый ряд вопросов и прежде всего принесет практическую пользу в ряде отраслей хозяйства и науки.

Зимовка на полюсе принесет большую пользу Северному морскому пути. Этот путь имеет решающее значение для развития всей Арктики. Но мы еще не изучили в полной мере таких вопросов, как законы движения, дрейфа льдов. Например, известно, что скорость дрейфа нансеновского корабля „Фрам“ у Новосибирских островов равнялась около полумили в сутки. У острова Шпицберген дрейф льдов увеличивается до одной мили, а в районе полюса, по сообщению тов. Шмидта, их льдина дрейфует уже со скоростью полумили в час, то есть 12 миль в сутки. Почему происходят такие резкие колебания? Каков режим Полярного бассейна? Какова гидрология этих морей? Ответ может дать только длительное изучение района Северного полюса. Такое изучение окажет непосредственное влияние на ход арктических навигаций, ибо мы тогда сможем почти с предельной точностью давать ледовые прогнозы на каждый год.

Зимовка на полюсе поможет делу определения погоды как для районов Крайнего Севера, так и для центральной полосы, куда холодные потоки воздуха обычно поступают из Арктики. Известно, что метеорологические прогнозы часто страдают неточностью; мы хорошо знаем движение потоков воздуха, циклонов, антициклонов обжитых районов, но совершенно не знаем, как эти потоки зарождаются и двигаются на Северном полюсе. Изучение этих атмосферных явлений на полюсе будет иметь огромное практическое значение для нужд всей авиации, для интересов нашего сельского хозяйства, которому можно будет давать уверенные прогнозы о погоде и тем самым активно вмешиваться в процессы сева и уборки определенных культур сельского хозяйства.

Зимовка на полюсе поможет развитию магнитологии. Известно, что на полюсе происходят магнитные аномалии. Ведь уже во время полета на полюс, по сообщению заместителя начальника экспедиции тов. Шевелева, „установлен ряд необъяснимых пока нарушений работы радиоаппаратуры, так же прохождение волн, связанных с особенностями атмосферного электричества“. Научная работа на полюсе обогатит наши познания о магнетизме, что имеет прямое значение для мореплавания и т. д.

Сейчас трудно предопределить всю практическую пользу изучения полюса. В частности, например, весьма возможна организация кратчайшего воздушного пути из Европы в Америку через полюс с установлением промежуточной базы на острове Рудольфа и на американском побережье.

Бесспорно, что материал этой зимовки раскроет многие тайны арктической природы и даст необычайно много нового науке о северных морях, метеорологии и т. д. Не исключено открытие за время дрейфа зимовки на льдине новых островов. Очень важно, чтобы стихия Северного полюса, пока нам неизвестная, излишне не затрудняла работ экспедиции. Однако мы ни капли не сомневаемся в конечном успехе этой замечательнейшей, невиданной в истории экспедиции на льдине. Нельзя сомневаться в успехе прежде всего потому, что отважные исследователи не чувствуют себя оторванными от своей родины. С ними не только будет обеспечена регулярная радиосвязь: они каждодневно чувствуют заботу и внимание социалистиче-

ской страны. За ними стоит весь народ Советского Союза, воодушевляющий их на борьбу и дальнейшие победы. Их воодушевляет реющий над Северным полюсом флаг первого в мире, могучего Союза советских социалистических республик.

Таково в основном существо хозяйственно-политического развития всей Арктики, в котором решающую роль играет Северный морской путь, давший толчок невиданному размаху арктических работ.

В экспедициях ледоколов „Седов", „Сибиряков", „Челюскин", „Литке" в 1929—1934 годах был осуществлен „прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный Путь нашей Великой Социалистической Родины" [1].

1935 год стал годом начала нормальной эксплоатации северных морей, и „полярные работники добились блестящих успехов в деле изучения и хозяйственного освоения Арктики" [2].

1936 год был годом уверенного развития Северного морского пути и годом начала серьезного подъема хозяйства и культуры северных народностей. К этому мы пришли, руководствуясь постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 года: „Сейчас уже возможно полное освоение Северного морского пути и мощное развитие хозяйства Крайнего Севера СССР".

1937 год будет, особенно в связи с завоеванием Северного полюса, годом дальнейшего общего культурно-хозяйственного и политического роста, годом такого подъема, который еще шире приобщит Арктику к строительству социализма в нашей стране.

Порукой этому является опыт полярной работы и та забота, та помощь, которую неизменно оказывают советским полярникам наша партия, правительство и лично великий вдохновитель всех побед социализма—товарищ Сталин.

Начальник Политуправления
Главсевморпути
С. А. БЕРГАВИНОВ

Большевики на Северном полюсе

Мы переживаем удивительные дни. Почти каждый день приносит новые замечательные события.

Еще совсем недавно вся страна радовалась успеху группы отважных ученых, летчиков, зимовщиков, достигшей Северного полюса и основавшей там станцию. Спустя немного недель уже был совершен замечательный перелет товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова в Америку через полюс. А вскоре и этот перелет не только был повторен товарищами Громовым, Юмашевым, Данилиным, но сделан и дальнейший шаг. Если Чкалов был первым, установившим связь через полюс с Америкой, то Громову удалось не только повторить это, но и пролететь по прямой дальше, чем летал кто-либо до него, перекрыть мировой рекорд, который

[1] Из приветствия руководителей партии и правительства участникам экспедиции „Литке". „Правда" от 22 сентября 1934 г.

[2] Из приветствия ЦК ВКП(б) полярникам в связи с пятнадцатилетием советских работ в Арктике. „Правда" от 13 апреля 1935 г.

до настоящего времени держали французские летчики Кодос и Росси. Теперь мировой рекорд полета по прямой принадлежит нам, и завоеван он тем же Громовым, который в свое время на таком же самолете поставил рекорд дальности по замкнутой кривой.

Все эти достижения Советского Союза, конечно, не случайны: в них сказываются особенности сталинской эпохи, особый стиль нашей работы, в них полностью проявляется могучий технический рост нашей страны, рост наших людей.

Сотни лет человечество стремилось к завоеванию Северного полюса. Тяга к полюсу вызвана не только тем, что это воображаемая точка земной оси, но и своеобразием географического положения: расположенный в холодной части земного шара, полюс окружен льдами, трудно доступен и стал поэтому как бы символом человеческих дерзаний; с другой стороны, полюс—это символ власти природы, которая не хочет уступить своих тайн человеку. Может быть, именно поэтому из всех географических задач достижение и освоение полюса является особенно популярной и заманчивой задачей.

Однако успех дался здесь человечеству не сразу. Лет 100 или 150 назад неисследованных, неизвестных точек и площадей на земном шаре было довольно много. Не только полюс, но и Центральная Африка, и Центральная Австралия, и даже некоторые области Южной Америки оставались неизвестными. Но такие области, как Центральная Африка, гораздо скорее были изучены и в какой-то степени капиталистически освоены, т. е. туземцы были порабощены, и компании монополистов стали извлекать оттуда прибыль, насаждая плантации и пр. На Северном полюсе плантацию создать нельзя и быстрой непосредственной прибыли не получишь. Поэтому лучшие идеи прежних исследователей Арктики далеко не всегда получали осуществление. Такая задача борьбы с природой, как изучение и освоение Арктики, требует больших, концентрированных сил и больших средств. Это не может быть делом отдельных людей или даже отдельных групп лиц. Между тем в условиях царской России или капиталистических стран при наличии несомненного общественного интереса к полярным исследованиям этот интерес был все же недостаточно велик для того, чтобы привести к организации работ государственного масштаба, а частная инициатива была ограничена в своих возможностях и, что самое главное, зачастую преследовала специфические цели. Получить поддержку того или другого достаточно богатого человека полярные исследователи могли только приноравливаясь к его вкусам или потребностям его фирмы. Капиталисты, финансировавшие экспедиции, обычно были прямо заинтересованы только в одной из сторон экспедиции: например газетные короли—в сенсации, магнаты кинопромышленности—в кинокартине. И естественно, что такой благополучный исход экспедиции, как, скажем, нашей, совсем не соответствовал бы их интересам. Наоборот, известное количество погибших, обмороженных людей увеличивало бы сенсацию, обеспечивало бы больший сбыт газет или кинокартин, а следовательно, бóльшую прибыль.

Крупнейшие исследователи Арктики и в прошлое и в настоящее время горько жаловались на отсутствие поддержки. Какие трудности испытывал Нансен! Сколько горечи осталось в писаниях Амундсена! И даже замечательный современный исследователь, работающий в районе обоих полюсов, главным образом в Антарктике, адмирал Бэрд также жалуется, что трудно было выклянчить—он буквально так и пишет—деньги для экспедиции.

Полярные исследователи в нашей стране, в условиях победившего социализма, имеют мощную государственную поддержку. Дело исследования Арктики стало делом всей страны. Мы никогда не испытывали

трудностей материального порядка—ни в смысле получения денежных средств, ни в смысле изготовления всего того, что нам нужно.

Наша экспедиция—не изолированное предприятие: она явилась следствием всей работы по овладению Арктикой, работы, проводимой по инициативе товарища Сталина. Отправляясь на полюс, мы выполняли сталинское задание и в этом сознании черпали силу и настойчивость в достижении цели.

Самая мысль о высадке научной станции на дрейфующий лед возникла очень давно, но до опыта, который нам дал „Челюскин", эта мысль многим казалась утопичной. Два месяца, проведенные на льдине коллективом в 105 человек, дали громадный опыт, легший в основу снаряжения и оборудования дрейфующей научной станции, и, главное, продемонстрировали полную надежность этого предприятия.

На очередь стал вопрос о способе доставки этой научной станции к полюсу. Из всех возможных транспортных средств (предлагались ледоколы, подводные лодки, дирижабли) мы выбрали самолет.

Возможность посадки самолета, да еще с большой нагрузкой, вызывала большие сомнения. Этот вопрос ныне решен: общий вес грузов, оставленных нами для группы Папанина, для его полярной станции.— 10½ тонн. Сюда входят все научное оборудование, радиостанция, 2½-годовой запас продовольствия и горючего.

Характерно, что даже лучшие исследователи не очень доверяли авиации как средству достижения полюса. Даже известный американский летчик Бэрд, который первым пролетел над полюсом, считал невозможной или маловероятной посадку самолета на льдине. Правда, он говорил, что опытный летчик всегда найдет место для посадки, но придется немедленно убираться ввиду движения льдов, которые могут поломать маленькую посадочную площадку. Вилькинс, единственный, сделавший с летчиком Эйльсоном посадку на полярный лед, писал, что летчик, сев на льдину, должен будет высадить научную партию, немедленно снова подняться, а через некоторое время снова быстро сесть на льдину и подобрать ученых.

Кое-какая дискуссия происходила и в нашей прессе. Даже Водопьянов—Герой Советского Союза, один из главных участников нашей экспедиции, один из инициаторов этой экспедиции в ее летной части,—в своей известной книге „Мечта пилота" предполагал, что к полюсу полетит большой самолет, имея на горбу маленький самолет, который спустится и расчистит площадку для посадки большого самолета.

Герой Советского Союза Слепнев выдвигал в своей статье такой план: сбросить на парашюте людей, и, когда они приготовят площадку, тогда может спуститься самолет. Профессор Молчанов уверял, что потребуется дирижабль, который будет каждые пять дней летать на полюс (поскольку дирижабль не может перевезти большой груз) и таким образом доставлять продовольствие живущим там. Однако следует сказать, что даже один полет дирижабля в тысячу раз труднее полета аэроплана: дирижабль вообще гораздо больше зависит от всех неприятностей погоды.

После нашей экспедиции вопрос о возможности посадки на дрейфующий лед в районе полюса перестал быть спорным. Самолеты экспедиции совершили 13 посадок на 7 различных ледяных полях. Каждый раз поля для посадок выбирались с воздуха, причем в отдельных случаях при крайне неблагоприятной погоде, в условиях плохой видимости. И все же эти посадки были сделаны без единого повреждения или поломки самолетов. Конечно, нельзя сказать, что посадка на дрейфующую льдину—простое дело. Требуются большой опыт в распознавании льдов, большое уменье, для того чтобы благополучно посадить машину. Но тот громадный опыт, которым располагает личный состав полярной авиации Советского

Союза, позволяет просто и уверенно решать задачу посадки на дрейфующие льды. И на базе опыта нашей экспедиции мы сейчас уверенно можем посылать воздушные корабли в любую точку Центральной Арктики с целью научных наблюдений. Это один из важнейших результатов нашей экспедиции в области освоения авиацией полярных районов.

Мы решили идти к полюсу на самолетах, тяжелых 4-моторных самолетах, весом в 24,5 тонны каждый, причем лететь целой эскадрильей. Это шло вразрез с обычными представлениями. И все же это не было скачком в неизвестность, а основывалось на нашем богатом опыте изучения льдов и имело определенные теоретические предпосылки.

В самом деле, почему предполагалось, что самолету на полюсе сесть трудно? Считалось, что там лед торосистый, льдины раскалываются, при переменном ветре льдина лезет на льдину, образуются торосы и ровной площадки быть не может. При этом опирались главным образом на впечатления путешественников: действительно, вдоль кромки полярных льдов, где, как это бывает всегда на границе двух сред, пертурбации довольно сильные, лед имеет дикий вид и места для посадки не найдешь. Мы предполагали—и это оправдалось,—что большого торошения в Центральном полярном районе не будет, что торосы следует рассматривать не изолированно, как некий феномен природы; нужно вдуматься, откуда они происходят, отчего создается нагромождение льда, почему море замерзает ровным слоем, потом этот слой ломается, льдины раскалываются на куски, куски льда лезут друг на друга. Очевидно, все это происходит от того, что движение льда наталкивается на препятствия под влиянием ветра и течения. Вследствие этого, по инерции, задние льдины напирают на передние, разламывают их, лезут на них, или же боковые льдины задевают препятствия, происходит перекос, образуются трещины, и одна льдина лезет на другую.

Однако, так как мы наличия земли на Севере не предполагаем и придерживаемся теории об общем дрейфе в сторону Гренландии, мы считали, что льды Центрального полярного бассейна имеют мало препятствий на своем пути, пока они движутся в Центральном полярном бассейне: глубины там огромные, направление более или менее постоянное, препятствий нет, стало быть, нет основания для сильного торошения льдов. Тем не менее сравнительно хрупкий, пусть даже 2—3-метровый, покров на огромном пространстве не может удержаться, и переменные ветры его так или иначе поломают. Мы и не предполагали, что там будет сплошной, ровный покров; знали, что будут трещины, которые затем заживают, но не будет сильного торошения и место для посадки найдется. Это подтвердилось.

Осуществление нашего плана потребовало длительной подготовки.

Оборудование современных воздушных кораблей, какие были у нашей экспедиции, состоит из нескольких сотен сложнейших аппаратов и приборов. Все это оборудование, до последней гайки, как и сами самолеты, сконструировано советскими инженерами, построено руками рабочих заводов могучей оборонной промышленности, выросшей в нашей стране под личным руководством товарища Сталина. Заводы разных отраслей промышленности шли нам навстречу горячо, с энтузиазмом; много творческой энергии прилагали рабочие, инженеры и техники к тому, чтобы сконструировать и построить наилучшее оборудование для экспедиции.

Одна английская газета прислала в лагерь на полюс запрос: будем ли мы претендовать на территорию полюса? Мы ничего не ответили. Но мы в праве были ответить: „На море господствует тот, у кого самый сильный флот; на полюсе господствует тот, у кого самая лучшая в мире авиация".

Только нашему Советскому Союзу, обладающему лучшей в мире авиацией, удалось прочно и уверенно овладеть полюсом.

Когда наш самолет „Н-170“, самолет Водопьянова, пробивал облачность, чтобы, будучи над геометрической точкой полюса, попытаться найти место посадки, мы, конечно, не знали, что увидим внизу. И эти минуты, пока мы шли сквозь облачность, не зная, продолжается ли облачность до конца, до самого льда, или нам останется промежуток для ориентировки, были самыми интересными, драматическими.

Оказалось, что облачность кончалась между 500 и 600 метрами. И мы, выйдя на 500 метров, увидели картину, которая могла нас только обрадовать: огромная льдина, на ней лишь небольшие трещины, в одном месте полынья в виде озерка, величиной в 200—300 квадратных метров. Посоветовались с Водопьяновым и с Бабушкиным и решили, что подходящей для посадки является льдина рядом с большой полыньей. Полынья очень помогла Водопьянову: ведь кругом все бело; снижаясь он присматривался к льдине по этой полынье; она служила ему ориентиром: черное пятно на белом фоне.

Самолет был посажен мастерски, остановился без толчков, люди высыпали на лед: „Мы на полюсе или где-то очень близко, в районе полюса!“ Естественно, что мы обнялись, поцеловались; первым нашим движением было провозгласить „ура“ в честь товарища Сталина, а затем мы стали присматриваться, где же мы находимся. Ведь мы не дети. Мы знали, что земная ось не торчит так, чтобы она была видна, хотя и получили по этому поводу ряд остроумных телеграмм и пожеланий вроде того, чтобы „хорошенько смазать ось, а то она поскрипывает в последнее время“. Но было ощущение, что полюс—все-таки полюс и он должен чем-то отличаться, должно быть что-нибудь специфическое. Невольное, быть может, с детских лет оставшееся представление.

Осматриваемся: солнца нет, но видимость прекрасная, километров на 50—70. Взошли на торос. Куда ни взглянешь—на все четыре стороны,—всюду лед, лед и лед. Величественное одиночество ничем не нарушается. Полюс величественен, но величие его не в резких контрастах, а в покое. Таким и должен быть полюс—как-никак вечная, за много миллионов лет мало переместившаяся верхушка нашего земного шара! Он величественен и спокоен. Ему словно нет никакого дела до того, прилетели мы или не прилетели!

Такие минуты полной тишины, как в первые дни прилета, потом выпадали редко: прилетает один самолет за другим, между самолетами прокладываются тропинки, в одном самолете шумит примус, в другом идет мелкая починка, выгрузка, погрузка, утепляют палатку или просто отдыхают, шум, смех—молодые ребята! Для того чтобы ощутить полярную тишину, приходилось уходить довольно далеко от лагеря. Отойдя за несколько гряд торосов, в особенности к той самой полынье, о которой мы говорили, видя, как она дышит: то сжимается, то разжимается (легкое движение льда происходит все время), сев здесь на бережок, можно было ощутить и представить себе, что как-никак, а почти 1000 километров отделяет нас от ближайшей точки суши и на много тысяч километров отдален ближайший населенный пункт.

Красив ли полюс? Красота—термин чрезвычайно субъективный как в общежитии, так и в применении к природе. Нам кажется, что красиво то, что внешне отвечает внутренней идее. В этом смысле полюс красив. Не надо думать, что белый цвет—скучный цвет. Не даром он составлен из всех цветов; он никогда не бывает чисто белым. Лед и снег дают бесконечное количество оттенков: то бирюзовая льдина, то зеленоватая. И снег имеет то розоватый оттенок, то—чаще—лиловатый, иногда своеобразный желтый.

Астрономическая особенность полюса заключается в том, что солнце,

Самолеты экспедиции на Северном полюсе

делая полный круговорот в течение суток, не имеет при этом вертикального хода: оно движется на одной и той же высоте. Летом это порядочная высота, до 24°; зимой солнце скользит под горизонтом. Но нет косого хода солнца—нет ни восхода, ни заката. Мы были единственными людьми на земном шаре, которые видели, как солнце восходит на западе. Наверное, многие помнят шутливое стихотворение:

Блеснул на западе румяный царь природы...
И изумленные народы
Не знают, что начать:
Ложиться спать или вставать?

Да, так бывает. Наши самолеты вылетели с Новой Земли, направляясь к Земле Франца-Иосифа. На Маточкином Шаре, откуда они вылетели, есть день и есть ночь; день довольно длинный, как в Ленинграде, ночь коротка, но все-таки это ночь. Когда мы вылетели, солнце село где-то на северо-западе. Мы вылетели в белую ночь, довольно светлую; солнце ушло под горизонт, чтобы через несколько часов вновь взойти на востоке. Но мы шли на самолете на север, причем шли очень быстро, и через два с половиной часа оказались в таком районе, где солнцу в эти дни уже не полагается заходить, где день продолжается круглые сутки; солнце не

успело перейти на восточную половину, мы его нагнали, и для нас оно поднялось на западе.

Цель нашего полета на полюс может быть правильно понята только в свете всей той работы, которую наша великая страна вела в районе Арктики за долгий ряд лет и особенно интенсивно за годы обеих пятилеток, когда исследование Арктики было, по личной инициативе товарища Сталина, поднято на высоту самостоятельной задачи большого государственного значения. За это время мы накопили порядочный опыт и постепенно выработали тот стиль и те методы работы в Арктике, которые, по единодушному признанию специалистов всех стран, поставили Советский Союз на первое место в области арктических исследований.

В большой содержательной статье т. Бергавинова (см. стр. 51—67) детально изложена громадная работа, проделанная Советским Союзом в Арктике за годы первой и второй пятилеток.

Мы хотели бы только напомнить, что на советской стороне имеется на всех островах и на побережье густая сеть полярных станций. Считая только те, которые находятся на берегу Ледовитого океана, мы имеем 57 полярных станций против 3 станций такого же типа на американской стороне. Эти цифры говорят сами за себя. Они, может быть, не столь

эффекты, но суть как раз в них, суть в том, что Советский Союз всерьез взялся за изучение и освоение полюса, что мы развернули в Арктике целую сеть опорных пунктов, чего наши капиталистические соседи не сделали.

Эта сеть станций плюс накопленный годами опыт плавания и полетов в Арктике позволили нам не ограничиться полетом над полюсом или кратковременным пребыванием там, а обосноваться в районе полюса прочно, для длительных научных наблюдений. В чем же состоят научные наблюдения в районе полюса, проводившиеся участниками нашего полета и продолжаемые отважными зимовщиками? Какие цели при этом ставятся и к каким результатам наблюдения уже привели?

Вряд ли кому известно, кроме узкого круга специалистов-синоптиков, что засуха в Поволжье вызывается непосредственно притоком лишенных влаги воздушных масс из центральной части Арктики. Эти массы сухого воздуха, спускаясь на юг, нагреваются и, выходя на территорию европейской части Союза, выжигают посевы. В плановом, социалистическом хозяйстве возможность предсказывать погоду имеет исключительно важное государственное значение не только для сельского хозяйства, но и для промышленности и для железнодорожного транспорта (заносы, гололедица). В ходячем выражении „Ключи погоды находятся на полюсе" значительно больше правды, чем это кажется на первый взгляд. Погода на всей территории нашего Союза определяется взаимодействием холодных воздушных масс приполярного района и теплых воздушных масс, приходящих к нам с Атлантического океана и с юга. Столкновением этих масс, наступлением и отступлением одной или другой и вызываются наблюдаемые нами явления погоды.

Данные о характере, качестве, температуре, влажности воздушных масс, приходящих с Атлантического океана и с юга, мы можем своевременно узнавать от станций, расположенных к западу и к югу от нашей территории. Но относительно воздушных масс, приходящих к нам из Центральной Арктики, многое оставалось неясным. Современная синоптическая наука предполагает наличие в районе полюса постоянной так называемой полярной шапки—сплошной холодной воздушной массы, обладающей низкими температурами и относительно малой влажностью. Наблюдения нашей экспедиции и дрейфующей научной станции показали, что это предположение нуждается в существенных коррективах, что „полярная шапка" часто не представляет собой единой массы, а распадается на отдельные части и в промежутках между этими частями нередко в районе полюса происходит у самой земной поверхности проникновение теплых масс.

Погода в районе самого полюса оказалась значительно более теплой, чем мы предполагали до сих пор, более влажной, а ежедневные данные о погоде, которые сообщает дрейфующая станция, совершенно по-новому освещают состояние атмосферы. Эти данные позволяют нам с большей уверенностью определять предстоящую погоду на территории Советского Союза. Уже один этот крупный результат нашей экспедиции мог бы оправдать ее посылку.

С каждым годом количество судов, плавающих Северным морским путем, резко увеличивается и будет расти и дальше по мере развития экономики районов Крайнего Севера. Если при малом количестве судов, проходящих Северным морским путем, мы могли довольствоваться данными о состоянии льдов в период навигации непосредственно перед самым проходом судов, то сейчас, с ростом грузооборота, нам нужно знать, какие льды мы встретим не за день, а за 2—3 месяца, чтобы суметь правильно планировать операции. Для этого надо знать законы образования льдов, их таяния, их дрейфа.

Наблюдения, которые мы ведем круглый год вдоль прибрежной полосы, дали богатейший научный материал. Но связь между состоянием льдов в прибрежной полосе и ледовым положением в Центральной Арктике для нас до сих пор не была ясна и не могла быть ясна, ибо никто в мире не мог сказать, что делается в центральной части Арктики. Говорить о точной картине движения льдов в Центральном полярном море пока еще рано. Можно сказать лишь одно: что большинство существовавших до сих пор теорий, объясняющих причины и направление дрейфа, оказалось неверным. Наблюдения за дрейфом льдов, проведенные на станции „Северный полюс" и в местах посадок самолетов Героя Советского Союза А. Д. Алексеева и полярного летчика Л. Г. Крузе, показали, что в общем направление дрейфа совпадает с предположениями, выдвинутыми Нансеном, и нуждаются лишь в некоторых коррективах.

Общая циркуляция льдов представляется нам следующим образом: в Северный Ледовитый океан мощным потоком вливается великое атлантическое течение—Гольфстрем. Гольфстрем идет по поверхности до Шпицбергена, а затем, разбиваясь на отдельные струи, уходит на довольно значительные глубины. Гидрологические разрезы, проведенные нашими экспедициями в 80-х широтах, в районе архипелага Земли Франца-Иосифа и Северной Земли, показали наличие мощных струй Гольфстрема на глубине 200, 400, 500 метров ниже поверхности моря. В районе полюса также на глубине 400 метров обнаружены относительно теплые атлантические воды. Громадные массы воды, приносимые Гольфстремом, уходят вглубь и, увеличивая количество воды в Ледовитом океане, естественно, заставляют вышележащие слои скатываться обратно в Атлантический океан, поскольку уровень океана примерно одинаков на всем земном шаре.

Гольфстрем, уходя вглубь, разбивается на ряд струй; повидимому, эти струи могут менять свое направление, а сам Гольфстрем меняет свою интенсивность, как установлено нашими многолетними наблюдениями по Кольскому меридиану. Это крайне усложняет картину перемешивания атлантических вод с холодными водами Ледовитого океана. На стыке этих течений образуются завихрения; ветер, меняя свое направление, влияет на направление движения льдов, образующееся под влиянием течений. В результате мы имеем очень сложную картину дрейфа льдов в самых разнообразных направлениях в разных частях Центрального полярного моря. Чрезвычайно важно то, что установлено с полной очевидностью генеральное направление этого дрейфа от полюса в пролив между Гренландией и Шпицбергеном.

Уже эти результаты дают ключ к пониманию некоторых вопросов, имеющих непосредственный практический интерес для проводки судов. Нужно длительными наблюдениями охватить ряд других районов, в частности районы, лежащие к северу от моря Лаптевых и Чукотского моря, для того чтобы полностью ответить на те вопросы, которые ставятся навигацией по Северному морскому пути. Но основной вопрос—куда же идут льды Центрального полярного моря—для нас стал ясным.

В результате экспедиции намного вырос наш опыт в области воздушной навигации. Дело в том, что обычные магнитные компасы в полярном районе перестают быть надежными (стрелка компаса выходит из равновесия при малейшем колебании самолета); тем важнее установить для района полюса точное направление стрелки и величину магнитного склонения.

Наблюдения, которые регулярно проводит дрейфующая научная станция, дадут нам карту склонений в отдельных точках Арктики. Только имея такую карту, мы сумеем правильно выдерживать угол между направлением стрелки и направлением нашего полета, сообразуясь с тем, что будет нам говорить карта измеренных углов склонения для каждой данной точки.

Важнейшим средством для воздушной навигации в районах Арктики является астрономическая навигация, т. е. прокладка курса самолета путем наблюдения солнца, луны и других небесных светил. Специальные приборы, созданные нашей промышленностью (солнечный указатель курса, авиационный секстант), блестяще оправдали себя на работе в Арктике при любых температурах.

Еще бо́льшую помощь нам оказали специальные таблицы упрощенных вычислений, разработанные флаг-штурманом экспедиции Героем Советского Союза П. Т. Спириным. Пользуясь этими таблицами, наши штурманы с помощью несложных операций очень быстро могли установить местонахождение самолета во время полета.

Одним из важнейших результатов экспедиции было наблюдение за прохождением радиоволн. Метод радионавигации, т. е. ведение самолета по радиомаякам или с помощью радиокомпаса, является важнейшим средством для самолетовождения в Арктике. Известно, что распространение радиоволн в Арктике имеет много особенностей, но, не зная, в чем они заключаются, мы, естественно, с некоторой опаской подходили к использованию радионавигации.

Наблюдения показали, что длинные волны, более пригодные для целей радионавигации, распространяются в Арктике значительно лучше, чем в средних широтах. Дальность действия длинноволновых станций одинаковой мощности в Арктике в 5—6 раз больше, чем в средних широтах. Так, например, дрейфующая станция держит связь с островом Рудольфа только на длинных волнах, порядка 600 метров, причем используются они обыкновенно при этом мощностью всего лишь около 20 ватт. Дальность действия такой станции в средних широтах вряд ли превышала бы 100—200 километров.

В то же время в распространении коротких волн мы имели ряд сюрпризов, которые порой совершенно срывали связь. Так, на коротких волнах несколько раз наступал период полного молчания, когда даже близко расположенные мощные коротковолновые станции совершенно не были слышны. Наибольший из этих периодов продолжался около недели. Ряд неожиданностей принесла нам также радиопеленгация на коротких волнах. Поэтому использование коротких волн в Центральной Арктике требует еще очень большой работы по наблюдению за их распространением, в то время как длинные волны можно считать совершенно надежным способом связи.

Самым большим врагом в полете на Севере является обледенение.

Мы научились взлетать, лететь и садиться вслепую.

Наша промышленность выпускает замечательное оборудование, которое позволяет вести самолет вслепую совершенно спокойно и уверенно, не утомляя летчика.

Но при каждом пробивании облачности во время полетов мы обязательно встречались с обледенением в той или иной форме. Обледенение встречается во многих видах, и, кажется, мы имели возможность во время нашего полета наблюдать все существующие виды обледенения. Опасность обледенения заключается в том, что постепенно нарастающая ледяная корка увеличивает вес самолета и ухудшает его аэродинамические свойства, создает выступы и неровности, мешающие плавному обтеканию воздушной струи, и, в конце концов, может создаться такое положение, когда самолет не в состоянии будет лететь и просто упадет. Поэтому в ряде случаев мы вынуждены были отказываться от вылета, если грозило сильное обледенение. Этот враг еще не побежден, и полярная авиация с ближайшей зимы создает специальную летающую лабораторию по изучению физической природы обледенения, которая до сих пор не ясна, и средств борьбы с обледенением.

Таковы первые итоги научных наблюдений, проведенных нами во время экспедиции и продолжаемых оставшейся отважной четверкой работников дрейфующей станции: эти наблюдения имеют уже сугубо практическое значение. Проделано много таких работ, которые хотя и не имеют практического применения сегодня, но важны для различных отраслей науки и в будущем могут сыграть большую практическую роль. Особенно много трудов и времени отнимает у Папанина и его товарищей измерение глубин моря. Такие измерения в районе полюса делаются впервые в истории человечества. Изучение океанской фауны, изучение птиц, встречающихся в районе полюса, наблюдение радиации солнца и т. д.—таковы другие работы дрейфующей станции.

Есть ли птицы на полюсе? Вопрос сам по себе интересный с чисто научной точки зрения (ибо промыслового значения, конечно, это дело иметь не может). Разрешение его дало очень интересный ответ на вопрос, необходима ли для птиц земля. До сих пор еще на картах Арктики можно встретить нанесенные пунктиром земли, существование которых предполагалось лишь на том основании, что исследователи наблюдали перелет птиц вдали от земли, в каком-то определенном направлении. Отсюда делался вывод, что в этом направлении должна находиться земля, и предполагаемое ее нахождение наносили на карту. Много таких земель мы уже „ликвидировали" за время работы в Арктике: ледоколы свободно проходили по тем местам, где на картах была обозначена земля. Повидимому, не одну землю еще придется „закрыть" в ближайшие годы.

На второй или третий день нашего пребывания на полюсе в лагере появилась пуночка—небольшая птица, величиной с воробья. Ее появление вызвало много споров. Сторонники теории отсутствия животного мира в районе полюса утверждали, что пуночка свила себе гнездо на одном из наших самолетов на острове Рудольфа и таким путем попала на полюс. Но через несколько дней в лагере появился чистик, и, наконец, прилетела чайка. Эти птицы уже, конечно, в самолет незамеченными попасть не могли, и поэтому можно с полной уверенностью утверждать, что птицы водятся и вдали от всякой земли (ибо в районе полюса ближе 800 километров земли нет) и что наличие птиц вовсе не служит признаком близости земли, как это предполагали раньше.

Какова будет судьба льдины, на которой расположен лагерь т. Папанина? Это гадательно. Любопытно, что, отправляясь на полюс, наша четверка изучала существующую литературу. Они поверили, что льдину понесет круговым движением к противоположной нам стороне Центрального бассейна. В этом они разочаровались. Мы и раньше были уверены и теперь убедились, что они попадут не туда, куда им хочется, а туда, где им быть важнее и выгоднее, хотя и опаснее: в пролив между Шпицбергеном и Гренландией. Но это произойдет не сразу, на пути у них будет несколько петель и заворотов. То обстоятельство, что станция не остается на полюсе, а дрейфует, увеличивает ее научную ценность, ибо позволяет охватить наблюдением большее пространство.

Должен ли дрейф наполнять нас тревогой? Нет. Мы надеемся, что дрейф будет в достаточной мере медленным, что в течение года он даст возможность выполнить все задания; через год мы найдем наших зимовщиков на той же самой льдине, может быть, несколько „постаревшей", в том же районе Полярного бассейна, хотя и немного южнее.

Но если бы наши предположения не оправдались, если бы работники дрейфующей станции попали в быструю струю и их вынесло бы в Атлантический океан, тогда мы пойдем к ним на помощь на ледоколе. Если это случится полярной ночью, задача будет труднее. Но это будет следующее задание, возложенное на нас, и мы приступим к нему с тем же спокойствием и с той же уверенностью, с какими мы приступали к вы-

полнению сталинского задания—создать полярную станцию на Северном полюсе.

Во всяком случае, научная станция обеспечена всем необходимым на случай поломки льдины, на случай образования трещин и разводий, хотя все говорит за то, что льдина останется в целости до окончания зимовки. Станция имеет в своем распоряжении большие шлюпки, нарты, двойной комплект радиооборудования; палатки устроены таким образом, что четыре человека, взявшись за углы рамы, на которой раскреплена палатка, легко могут поднять и перенести ее на другое место. Словом, весь опыт, вынесенный из лагеря челюскинцев, был учтен при оборудовании дрейфующей станции. Поэтому, что бы ни случилось со льдиной, каким бы сжатиям и поломкам она ни подверглась, мы можем быть уверены, что Папанин и его товарищи, имея огромный опыт работы в Арктике, блестяще со всем этим справятся.

Когда мы улетали с полюса, грустно было расставаться с товарищами, которых знаем уже много лет по совместной работе в Арктике, с которыми три месяца вместе жили, работали, побеждали трудности. По-человечески было грустно. Но по существу мы были абсолютно спокойны за них, как и за себя, в какие бы тяжелые обстоятельства наша экспедиция ни попадала. Очень трудно описать словами это чувство, лежащее где-то глубоко в подсознании, испытываемое советскими людьми в нашу эпоху ощущение, что за тобой надежная, любовная поддержка миллионов граждан нашей родины, уверенность, что партия и правительство следят за нашей экспедицией и в случае необходимости помощь будет организована и страна бросит на это дело все силы, находящиеся в ее распоряжении. Замечательно выразил это командир отряда тяжелых кораблей нашей экспедиции Герой Советского Союза М. В. Водопьянов в простых словах, сказанных на аэродроме при прилете в Москву: „Меня спрашивали, когда я готовился к полету: „Как ты полетишь на полюс и как ты там будешь садиться? А вдруг сломаешь машину—пешком-то далеко итти?" Я говорю, что сяду. Если поломаю, пешком не пойду, потому что у меня за спиной сила, мощь: товарищ Сталин не бросит человека!"

Это чувство спокойной уверенности испытывают и наши товарищи, оставшиеся на дрейфующей льдине. Это чувство, присущее только сынам нашей чудесной родины, поднимает их на новые и новые великие подвиги. Мы уверены, что наши товарищи вернутся после полярной ночи с новыми замечательными научными данными, которые будут положены в основу дальнейшего наступления на Центральную Арктику. Эти научные данные в большей своей части будут немедленно использованы для практических нужд нашей страны, ибо только в СССР наука так неразрывно связана с практикой и результаты, только что добытые наукой, немедленно используются для нужд всего народного хозяйства. Товарищи Чкалов и Громов во время своих перелетов уже непосредственно пользовались данными станции т. Папанина.

Успех нашей экспедиции решили люди, замечательные люди сталинской выучки, воспитанные в сознании того, что „нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять".

Завоевание полюса—не частный успех побывавших там 41 человека. Это победа всей нашей могучей родины, железной партии Ленина—Сталина, воспитавшей всех нас, партийных и непартийных большевиков.

И прежде всего этой победой мы обязаны любимому вождю, мудрейшему из людей товарищу Сталину, который учит нас бороться и побеждать, открывая нам новые горизонты, вдохновляет и посылает нас на новые и новые научные завоевания.

Герои Советского Союза
О. Ю. ШМИДТ
М. И. ШЕВЕЛЕВ

„Большевик" № 15, 1937 г.

Научные работы дрейфующей зимовки

I

Планомерно изучая Советскую Арктику, мы ликвидируем одно за другим „белые пятна“ на наших картах и включаем новые районы Севера в общее хозяйство страны. Окраины Полярного бассейна изучены всесторонне, но в центральную область Ледовитого океана мы до сих пор не проникали.

Теперь этот момент наступил. Техническое оснащение Советского Севера и совершенство самолетов дали возможность произвести смелый опыт переброски в район полюса целой зимовки.

Не минуты, как на самолете или дирижабле, не считанные часы, как в санной экспедиции, а долгие месяцы проведут люди на дрейфующей зимовке, изучая район полюса. Передвигаемая дрейфом ледяных полей, экспедиция проделает всевозможные научные исследования.

Мы выявим цикл метеорологических явлений, при помощи разных приборов исследуем глубины океана. Производимые в различных точках дрейфа магнитные, гравитационные и другие наблюдения всесторонне осветят неизвестную нам доселе область.

Интерес и внимание всей страны к изучению района полюса обязывают каждого участника экспедиции отдать себя целиком этому делу. Мы берем с собой много научной аппаратуры. Достаточно сказать, что ее вес (все приборы изготовлены минимально легкими) составляет все же около 450 килограммов.

Какой же материал мы рассчитываем собрать за время зимовки в районе полюса?

II

Точное знание своего местоположения и ориентировка служат основой для всех работ экспедиции.

Определения географических координат широты и долготы и направления (азимута) вблизи полюса несколько своеобразны, но вообще не уступают по точности измерениям в более южных широтах.

Ошибка в наших определениях будет зависеть лишь от применяемого инструмента и способа определений. Ночью, при наблюдении звезд, она будет наименьшей, и мы сможем ручаться за точность до 200 метров. Днем, при наблюдении солнца, ошибка может выразиться в 0,5—1 километр.

Так как астрономические определения являются для нас жизненно необходимыми, то они обеспечены резервными приборами.

Мы взяли с собой в качестве основного инструмента универсальный теодолит Вильда (Швейцария) выпуска 1937 г. Из приборов этого типа он является наиболее подходящим для астрономических определений. В случае его утраты или порчи мы сможем пользоваться астрономической частью магнитного теодолита Шасселона (Франция). Наконец, во время длительного пешего перехода (если в этом встретится необходимость) к нашим услугам будет легкий и портативный авиационный секстант завода „Геофизика“.

Полная обработка каждого астрономического наблюдения является довольно трудоемким делом и требует большого количества бумаги. Поэтому во время подготовки к экспедиции мы изыскивали различные вспомогательные таблицы и номограммы. Например, Астрономический институт изготовил для нас специальные астрографики, пользуясь которыми можно легко вычислять результаты астрономических наблюдений по звездам.

III

Наблюдения над погодой представляют одну из основных задач экспедиции. Маленькая, особой конструкции, метеобудка, прикрепленная к одной из радиомачт, будет содержать в себе обычные термометры, гигрометр и суточный термограф, записывающий кривую температуры. В специальном метеорологическом ящике в жилой палатке будут находиться барограф, анероиды, анемометры, психрометры Ассмана, анемограф особой конструкции и другие приборы.

Метеорологические наблюдения мы будем производить через каждые шесть часов, т. е. четыре раза в сутки, разумеется, по одному и тому же (московскому) времени.

Результаты метеорологических наблюдений мы будем сейчас же передавать по радио на материк для того, чтобы они включались в каждую синоптическую карту. Это имеет очень большое значение для предсказаний погоды, учитывая, что наша станция будет располагаться примерно в середине обширного „белого пятна" синоптических карт, в районе, где режим погоды до сих пор никому не был известен.

Кроме того, мы предполагаем вести дневник погоды, куда вахтенный будет ежечасно записывать изменения в направлении и скорости ветра, данные об осадках, облачности и другие. К несению непрерывной вахты нас вынуждают не только метеорологические интересы, но и соображения собственной безопасности: мы должны постоянно следить за состоянием льда, чтобы своевременно заметить угрожающие нашему лагерю подвижки и перенести его на другое место.

IV

Экспедиция Нансена на „Фраме" установила, что в Ледовитый океан из Северной Атлантики вливается мощный поток более соленой и относительно более теплой воды.

Наблюдения с борта „Фрама" производились на окраинах глубокого Полярного бассейна, а гидрологический режим центральной части океана нам совершенно не известен. В какой мере проникают и распространяются в околополюсном районе воды Атлантики, какое количество тепла вносится этой водой в Полярный бассейн в течение всего года, каковы, наконец, там глубины,—вот основные вопросы, ответ на которые могут дать только наши наблюдения в центральной части Ледовитого океана.

Для этого мы будем регулярно через каждые 25—30 миль дрейфа брать глубоководные гидрологические станции. Через прорубь во льду, толщина которого, кстати сказать, здесь может достигать 3—4 метров, мы будем опускать с помощью ручной лебедки прибор (трубка или щуп) для промера глубины и взятия образца грунта, а затем батометры—приборы для взятия пробы воды и определения температуры воды на разных глубинах. Пробы воды мы будем брать от поверхности до придонного слоя (ориентировочно—4 тысячи метров). На каждой станции мы возьмем 20—25 таких проб.

Собранные пробы будем обрабатывать на месте, в походной гидрохимической лаборатории, находящейся в жилой палатке. Мы определим соленость воды и содержание в ней кислорода, а в некоторых горизонтах также и количество фосфора в воде.

Каждая глубоководная станция будет являться „авральной" работой для всего состава зимовки. Так, например, один только промер глубины в 4 тысячи метров с помощью ручной лебедки потребует 3—3,5 часа непрерывной работы всех четырех участников экспедиции посменно.

Зимовщики полярной станции „Северный полюс“
Слева направо: Э. Т. КРЕНКЕЛЬ, Герой Советского Союза И. Д. ПАПАНИН, Е. К. ФЕДОРОВ и П. П. ШИРШОВ

Кроме глубоководных станций, брать которые придется в зависимости от скорости дрейфа, мы будем делать примерно через каждые 12–15 дней суточные станции для наблюдения внутренних волн приливо-отливного происхождения.

Одна из наиболее важных задач нашей экспедиции—изучение дрейфа льда в Полярном бассейне. Как известно, в Ледовитом океане существует постоянный дрейф льда в направлении от Берингова пролива к Гренландии. В этом дрейфе в свое время находился „Фрам" Нансена.

Вполне вероятно, что наша зимовка окажется не в этом мощном потоке, а в районе кругового дрейфа, повидимому, существующего в центральной части Ледовитого океана. Карта нашего дрейфа будет составляться по материалам точных астрономических определений и непосредственным наблюдениям с помощью вертушек над скоростью и направлением дрейфового течения.

Мы предполагаем производить такие наблюдения возможно чаще, в промежутке между гидрологическими станциями.

V

На всех глубоководных станциях мы будем также проводить гидробиологические исследования. Цель их—изучение жизни в толще такого исключительно своеобразного водоема, каким является центральная глубокая котловина Ледовитого океана.

Нам надо изучить сезонные изменения (качественные и количественные) состава планктона—своеобразного мира микроскопических животных и растений (водорослей), населяющих море, главным образом верхние слои воды.

Для этого мы будем производить вертикальные ловы планктонными сетями. Пробы фитопланктона (растительного) будем обрабатывать на месте. Микроскоп со всеми принадлежностями у нас имеется. Пробы зоопланктона будут консервироваться в спирту, в маленьких пробирках, чтобы затем произвести их обработку на материке.

Другая наша задача—изучение сезонных изменений количества органического вещества—годовой продуктивности Полярного моря. Для взятия количественных проб будет применен новый прибор, предложенный В. Г. Богоровым,—„планктоночерпатель", позволяющий взять с любой глубины пробу воды в 50 литров.

VI

Магнитные исследования нашей экспедиции пойдут двумя путями. Во-первых, нужно будет выяснить географическое распределение земного магнетизма в околополюсном районе, т. е. составить магнитную карту.

До сих пор магнитные карты Центральной Арктики составлялись лишь на основании различных предположений. Надежная карта магнитного склонения имеет громадное значение для трансполярных перелетов. Нам нужно будет через каждые 20—30 миль дрейфа производить измерения земного магнетизма.

Однако таких измерений будет мало. Известно, что земное магнитное поле никогда и нигде не остается постоянным. Действие некоторых солнечных излучений на высокие слои земной атмосферы вызывает непрерывные колебания земного магнетизма, частью правильные—систематически повторяющиеся, частью—внезапные, резкие—магнитные бури. В полярных областях магнитное поле наиболее беспокойное. Существует область максимальной его активности, расположенная кольцом с центром в северной части Гренландии.

Поведение магнитного поля вне этой зоны достаточно изучено, но

характер его колебаний в центральной части кольца, повидимому, подчиняется своеобразным законам, представляющим большой интерес для выяснения всей электромагнитной жизни земли. С этим в частности тесно связано состояние ионизированного слоя стратосферы (так называемый слой Хэвисайда), заставляющее нас избирать ту или иную длину волн для радиосвязи.

Изучение магнитных колебаний будет второй темой наших магнитных работ.

Магнитный теодолит системы Шасселона, взятый нами для измерений из Института земного магнетизма, в значительной степени переделан в соответствии с условиями нашей работы.

Полярные сияния имеют тесную связь с магнитными вариациями. Наблюдать за сияниями мы будем ночью, одновременно с наблюдениями над погодой, т. е. ежечасно, занося в журнал их яркость, форму и расположение.

Последней темой в этом комплексе будут измерения атмосферного электричества.

VII

Известно, что сила земного притяжения в различных местах земной поверхности имеет несколько различные значения. Это различие вызывается многими причинами. Здесь играет роль вращение земли—центробежная сила, им вызываемая, стремящаяся откинуть все предметы прочь от земли и как бы уменьшить их вес. Естественно, что на экваторе ее влияние будет сильнейшим, а на полюсе она не действует. Другой причиной является сама форма земли, приплюснутая у полюсов. Наконец, последняя причина—неравномерное распределение масс в земной коре: в одних местах земная кора слагается из более плотных пород, в других—из легких.

Если мы будем измерять величину силы тяжести в различных местах земного шара, то сможем выяснить причины, вызывающие ее изменения. На основании таких измерений вычисляется фигура земли, точное знание которой играет очень большую роль в различных геодезических и астрономических расчетах.

Измерение силы тяжести принадлежит к одним из самых точных. Достаточно сказать, что при этой работе нужно измерить период качания особых маятников с точностью до десятимиллионных долей секунды.

Возможность маятниковых наблюдений на дрейфующем льду доказала экспедиция Нансена на „Фраме“. Ленинградскому астрономическому институту удалось сконструировать для нас маятниковый прибор, исключительно портативный и легкий, но не уступающий по своим качествам приборам нормальных типов.

При гравитационных измерениях громадную роль играет радиосвязь. Нужно очень точно знать время, а для этого требуется принимать сигналы времени, даваемые некоторыми радиостанциями, и по ним выверять свои хронометры. Наша радиостанция безусловно сможет это выполнить.

VIII

Наша экспедиция должна была иметь очень ограниченный вес научного оборудования. Все приборы и аппараты для исследовательской работы должны были весить не более 450 килограммов. Чтобы взять возможно больше приборов, пришлось почти все их переделать или заново скон-

струировать, добиваясь минимального веса. Таким образом, мы запаслись всевозможной аппаратурой, достаточной для выполнения обширной и разнообразной программы научных работ.

Мы взяли с собой глубоководную ручную лебедку, рассчитанную для работы на глубине до 5 тысяч метров; батометры; вертушки для определения скорости и направления течения; приборы для взятия проб грунта; гидрохимическую лабораторию.

Как видно, мы собираемся охватить исследованиями большое количество проблем. План наших работ довольно обширен для экспедиции из четырех участников. Но мы уверены, что надлежащая подготовка и хорошая сработанность нашей „четверки" обеспечат полное его осуществление.

Научные сотрудники полярной станции „Северный полюс"
Е. К. ФЕДОРОВ и П. П. ШИРШОВ

Где нет долготы

С того момента, как наша экспедиция высадится на полюс, и до той минуты, когда по прошествии многих месяцев самолеты снимут нас с дрейфующей льдины, должна быть проделана огромная научная работа. На мою долю приходятся геофизические исследования: магнитные наблюдения, измерение силы тяжести и градиента атмосферного электричества, а также изучение полярных сияний. Помимо этого, я вместе с остальными сотрудниками экспедиции буду производить метеорологические и ряд других наблюдений.

Особо ответственной частью возложенной на меня работы являются астрономические наблюдения. Мне предстоит определять координаты лагеря экспедиции. Эти координаты то и дело будут меняться, так как лагерь мы разобьем на дрейфующей льдине. Чтобы успешно выполнить программу научных работ, мы всегда должны знать, где находимся в тот или иной момент. Для успеха экспедиции это такое же необходимое условие, как и хорошо налаженная радиосвязь.

Определять координаты лагеря мы будем, главным образом, астрономическим путем. Это очень серьезная работа: естественно, что она обеспечена большим запасом инструментов. Основным прибором является астрономический теодолит фирмы „Вильд". Мы остановили свой выбор на нем, как на максимально компактном, легком и в то же время достаточно точном. Тут следует отметить, что астрономическое определение днем, при солнце, возможно лишь с точностью примерно до 0,5 километра. Ночью, при звездах, определение будет более точным, допускающим ошибку лишь на 200—300 метров.

В том случае, если основной прибор почему-нибудь выйдет из строя, мы будем пользоваться маленьким магнитным теодолитом, при помощи которого также можно делать астрономические определения. Наконец, на случай вынужденного пешего перехода мы запаслись миниатюрным авиационным секстантом. Он чрезвычайно мал и легок.

Надо сказать, что астрономические наблюдения связаны с довольно серьезными вычислениями. Мало измерить, скажем, угол между светилами,—надо еще произвести ряд сложных вычислений, чтобы получить координаты, т. е. широту и долготу. Каждый из участников нашей немноголюдной экспедиции будет, понятно, очень дорожить временем. Чтобы

разгрузить себя от излишней технической работы, мы постарались как можно больше упростить вычисления, заранее заготовив вспомогательные таблицы, графики, номограммы. Тут была проделана немалая работа. С помощью Астрономического института были разработаны номограммы и вспомогательные таблицы, которые не только позволяют свести вычисления к минимуму, но и обрабатывать астрономические определения таким членам нашей экспедиции, которые менее сведущи в астрономии, нежели я, специально включенный в состав зимовщиков на полюсе для производства таких работ. Это далеко не лишняя предосторожность: ведь я могу заболеть или случайно отделиться от экспедиции. Между тем наш лагерь не может остаться без астрономических наблюдений. С помощью заранее разработанных таблиц и номограмм такие наблюдения смогут произвести и биолог Ширшов и начальник экспедиции Папанин.

Пока нам будет виден хотя бы краешек солнца или пока на небе будут звезды, успех астрономических наблюдений обеспечен. Если же наступит полная темнота и мы не будем видеть светил,—координаты придется определять по счислению, как это делают на корабле. Впрочем, на корабле такие определения произвести легче, ибо капитан знает, куда он идет, знает скорость и курс судна. Мы же будем лишь приблизительно знать и скорость движения и курс дрейфующей льдины.

Астрономические определения будут в значительной мере затруднены тем, что лагерь предстоит разбить на полюсе, где... нет долготы (а есть одна только широта) и времени суток! А раз так, то возникнут какие-то астрономические „фокусы“, которые как будто бы должны осложнить нашу работу. Когда же продумаешь все до конца, выходит наоборот: в ряде случаев астрономические наблюдения на полюсе будут даже проще. В самом деле, на полюсе ветер, например, всегда дует с юга, ибо куда бы мы ни повернулись, для нас повсюду будет юг.

Я сказал, что на полюсе нет времени суток. И впрямь, нам придется жить „ни по какому“ времени: для нас не будет действительно ни московское, ни гринвичское, ни нью-йоркское время. Впрочем, это безразлично: методы обработки астрономических наблюдений мы заранее приспособили к полюсным условиям.

Второй частью моих работ явятся наблюдения над земным магнетизмом. Как известно, земля имеет магнитное поле, благодаря чему стрелка компаса отклоняется в определенную сторону. Земля как бы является магнитом, причем в разных местах магнитное поле различно. Если стрелке компаса придать вертикальное положение, то в различных пунктах земного шара она будет поворачиваться к земле под разными углами. В средних широтах этот угол равен примерно 60°, а на магнитном полюсе—90°. Значит, там стрелка упрется прямо в землю. В том же районе, где нам предстоит работать, угол составит около 80°.

Земля намагничена неправильно, неравномерно. Для того чтобы иметь возможность плавать на кораблях, летать на самолетах или вести топографические изыскания, необходимо знать склонение компаса. В различных пунктах земного шара это склонение различно. Для того чтобы его знать, делают магнитную съемку, т. е. производят магнитные определения в различных точках земного шара и строят карту распределения склонений: чертят так называемые изогоны. Магнитными картами пользуются штурманы судов, летчики, топографы. Без магнитных карт не может быть навигации, ибо навигаторы пользуются магнитными компасами, а пользоваться этим инструментом нельзя, если не знаешь магнитного склонения.

Понятно, что для Центральной Арктики магнитных карт еще не делали. Значит, одной из задач нашей экспедиции является составление такой карты в околополюсном районе. Когда такая карта будет готова,

штурман воздушного корабля впервые уверенно поведет самолет в высоких широтах. Большое значение наша карта будет иметь и для морской навигации в Арктике, и вообще для изучения географического распределения земного магнетизма.

Магнитное поле на земле никогда не бывает статичным,—оно все время колеблется, причем колебания эти бывают правильные, систематического характера, и неправильные, называемые магнитными бурями. Природа этих колебаний тесно связана с режимом верхних слоев стратосферы. Это очень мало изученная часть большого комплекса электромагнитных явлений, влияние которых сказывается в самых различных отраслях. В частности магнитные колебания сказываются на радиосвязи. Различные радиоволны по-разному проходят через стратосферу, в зависимости от режима, который господствует там в тот или иной момент. Те же слои стратосферы определяют границу спектра, который мы получаем на земле, т. е. опять-таки существенным образом влияют на энергетический баланс атмосферы.

Для изучения этих явлений на земле повсюду оборудуются магнитные обсерватории, постоянно регистрирующие колебания магнитного земного поля. В Арктике подобные наблюдения особенно интересны, так как там колебания магнитного поля неправильны больше, чем где бы то ни было, так как там очень часто случаются сильнейшие магнитные бури. А это отражается не только на радиосвязи, но и на воздушной и на морской навигации, ибо во время магнитной бури штурман не может верить компасу.

Изучая во время нашей экспедиции магнитные вариации, мы восполним значительный пробел в науке, так как и в этой области Центральная Арктика представляет еще загадку. Мы берем с собою такие приборы, которые позволяют нам определить, хотя бы и не с максимальной точностью, характер вариаций земного магнетизма. Короче говоря, мы имеем в своем распоряжении миниатюрную магнитную обсерваторию.

Наконец, мы будем наблюдать полярные сияния. Эти сияния, как и магнитные вариации, являются своеобразным вестником тех явлений, которые разыгрываются в верхних слоях стратосферы. При каких условиях происходит такое свечение, каково взаимодействие этого явления с колебаниями магнитного земного поля,—вот вопросы, решение которых представляет большой интерес для науки.

Полярные сияния мы будем наблюдать лишь визуально, без применения приборов. Эту работу нам предстоит проводить одновременно с наблюдениями над погодой, т. е. ежечасно.

У нас намечены круглосуточные вахты. Такие вахты необходимы не только для того, чтобы постоянно наблюдать погоду и полярные сияния, но и для того, чтобы всегда быть на-чеку, чтобы не прозевать резких изменений в состоянии льда, чтобы всегда быть готовыми эвакуировать лагерь, если обстоятельства нас вынудят к этому. А коль скоро дежурный будет следить за состоянием льдов, его следует нагрузить какой-то научной работой, чтобы ни один час бодрствования участников научной экспедиции не пропал даром.

Наблюдения над атмосферным электричеством занимают в программе работ экспедиции сравнительно небольшое место. Мы сделаем лишь несколько измерений суточного хода градиента потенциала атмосферного электричества. Подобное наблюдение следует проводить только в ясные и тихие дни.

Далее идут гравитационные измерения. Как известно, сила тяжести в разных местах земли различна. Это зависит от многих причин. Наша земля неоднородна. Ее масса распределена неравномерно. В одних местах земная кора сложена из более тяжелых пород, в других—из более легких.

И это, в частности, вызывает аномалии силы тяжести. Следовательно, измерение силы тяжести в различных точках земной поверхности даст возможность сделать очень серьезные выводы. Прежде всего это позволит точно вычислить фигуру земли, которая, как известно, не шар и строгой формы не имеет. Для того, чтобы определить ее своеобразную форму, требуется измерить силу тяжести в различных точках земной поверхности. Понятно, что силу тяжести на полюсе еще не измеряли, а между тем полюс как один из концов земной оси играет чрезвычайно существенную роль в составлении точной гравиметрической карты земного шара. Сила тяжести измерялась на дрейфующем льду во время экспедиции Нансена на „Фраме", но эти измерения были сделаны очень давно и при помощи отсталой техники; для нас они теперь недостаточно точны. Производил гравитационные измерения и Жонголович, когда он плавал на „Садко". Во время этого рейса была проделана чрезвычайно кропотливая и точная работа. Но, к сожалению, измерения, произведенные Жонголовичем, простираются только до 83°.

Какова программа вахтенных суток в нашем лагере? Пока самолеты не будут окончательно разгружены, мы в первую очередь займемся астрономическими наблюдениями, чтобы определить, куда мы сели. Ведь с воздуха точно определить координаты гораздо труднее.

Много придется поработать, чтобы собрать воедино все наше хозяйство, доставленное на нескольких самолетах и, может быть, выброшенное на парашютах. Как можно скорее мы наладим радиостанцию, чтобы до материка донеслась успокоительная весть о нашем благополучном прибытии на полюс.

Затем мы начнем искать наиболее подходящее для лагеря ледяное поле. Надо, чтобы такое поле было достаточно надежным, чтобы лед оказался максимально толстым. Выбор надо остановить на такой льдине, которая смогла бы противостоять напору других ледяных полей и крошила бы их, отнюдь при этом не разрушаясь сама. Закончив выбор места для лагеря, на что, конечно, уйдет несколько суток, мы приступим к разбору имущества и установке капитальной палатки. Только после этого начнется регулярная научная работа.

Что касается нашего личного багажа, то он сведен к необходимому минимуму. В этот минимум обязательно входит литература. Лично я накупил английских книжек, которые мне труднее, а следовательно, и дольше читать, чем русские. Таким образом, я обеспечил себя чтением на большой срок. Кроме того, я захватил с собою произведения Ленина и Сталина, а также Пушкина, Горького и Джека Лондона.

В лагере мы рассчитываем на электрическое освещение. У нас есть портативный, но достаточно мощный ветродвигатель. При его помощи мы будем заряжать аккумуляторы радиостанции и получать электроэнергию для освещения палатки. В „торжественных" случаях мы будем включать автомобильную лампочку в 20—25 ватт, а когда окажется недостаток в энергии,—пустим в ход лампочки от карманных фонарей. Если несколько таких лампочек включить одновременно, то каждый из нас с успехом сможет работать в палатке.

Работа предстоит большая, ответственная, но в то же время и чрезвычайно интересная. О трудностях ее читатель узнает лишь позже, когда мы вернемся на Большую Землю и подробно расскажем о небывалой зимовке на Северном полюсе.

Магнитолог-астроном полярной станции „Северный полюс"
Е. К. ФЕДОРОВ

База экспедиции на острове Рудольфа

Quasi Stationary

Подготовка победы над Северным полюсом

База на острове Рудольфа

Географическое расположение Земли Франца-Иосифа, выдвинутой глубоко в центр полярного бассейна, издавна привлекало полярных исследователей всех стран. Они пытались воспользоваться островами этого северного архипелага в качестве базы для достижения полюса. Немало тяжелых трагедий и катастроф связано с этой Землей. Кровью отважных людей отмечен тяжелый путь экспедиций, пытавшихся достичь заветной точки пересечения меридианов земного шара.

В 1898 г. на Землю Франца-Иосифа вышла экспедиция американского журналиста Уэльмана, который поставил своей целью достижение самых северных широт. Поход Уэльмана к северу оказался неудачным. Около острова Рудольфа – самого северного острова архипелага – Уэльман сломал ногу и вернулся обратно. Во время экспедиции погиб матрос Бентсен.

В тот год, когда Уэльман покинул Землю Франца-Иосифа, сюда прибыла экспедиция герцога Абруццкого. 8 августа 1899 г. судно экспедиции „Стелла Поляре" достигло широты 82° 4′. Вскоре корабль зазимовал в бухте Тепліц на острове Рудольфа. Ранней весной к полюсу отправилась партия, во главе которой стал капитан Каньи. Путь был чрезвычайно трудный. Участники экспедиции особенно страдали от холода. Через полтора месяца Каньи решил прекратить изнурительный поход. Группа находилась на широте 86° 34′. Обратный путь оказался еще труднее; лишь через три месяца отважные путники добрались до бухты Тепліц. Во время похода погибли три спутника Каньи – лейтенант Кверини, машинист Стеккен и проводник Олльер.

Попытка дойти пешком до Северного полюса была повторена в зиму 1901/02 г. американцем Болдуином, организовавшим экспедицию на средства американского капиталиста Циглера. Однако кроме устройства нескольких складов провианта на северных островах архипелага экспедиция ничего существенного не сделала. Столь же безрезультатно окончилась и следующая экспедиция, организованная Циглером и отправившаяся на Землю Франца-Иосифа под руководством американца Фиала. Корабль этой экспедиции, зазимовавший в бухте Тепліц на острове Рудольфа, был раздавлен льдами. Трижды Фиала пытался пройти к северу на собаках, но каждый раз возвращался обратно после нескольких километров тяжелого пути.

В 1912 г. на Землю Франца-Иосифа вышла экспедиция русского полярного исследователя Г. Я. Седова на судне „Фока". Тяжелые льды заставили Седова зазимовать у берегов Новой Земли. Лишь на следующий год он добрался до Земли Франца-Иосифа, где остался на новую зимовку в одной из бухт острова Гуккера, названной Седовым бухтой Тихой.

Во время зимовки Седов заболел цынгой. Несмотря на это, 15 февраля 1914 г. он вышел с двумя спутниками из бухты Тихой на полюс. Тяжелая болезнь Седова задерживала поход. Последние участки пути по островам архипелага Седов проделал уже привязанным к нарте. 5 марта, во время снежной бури, Седов скончался в проливе Неймайера, в виду острова Рудольфа. С колоссальными трудностями спутники Седова вернулись обратно. Тело его было погребено на мысе Бророк на острове Рудольфа. Над небольшой кучей камней матросы установили крест из лыж, а рядом положили флаг, который Седов хотел водрузить на полюсе.

Земля Франца-Иосифа насчитывает около ста островов. Они простираются по широте почти на 400 километров, а по меридиану—почти на 250 километров. Острова разделяются широкими и узкими проливами, которые даже в летнее время обычно забиты тяжелым льдом. Многие из этих проливов до сих пор не исследованы.

Наиболее благоприятно для полета на полюс расположен остров Рудольфа. Это большая, возвышенная земля на 82-й параллели. Отсюда до полюса около 900 километров. Не случайно т. Водопьянов, обследовавший в прошлом году с воздуха архипелаг Франца-Иосифа, высказался за организацию базы экспедиции именно на этом острове. Большинство экспедиций довоенного времени, пытавшихся достигнуть Северного полюса, также базировалось на этот остров.

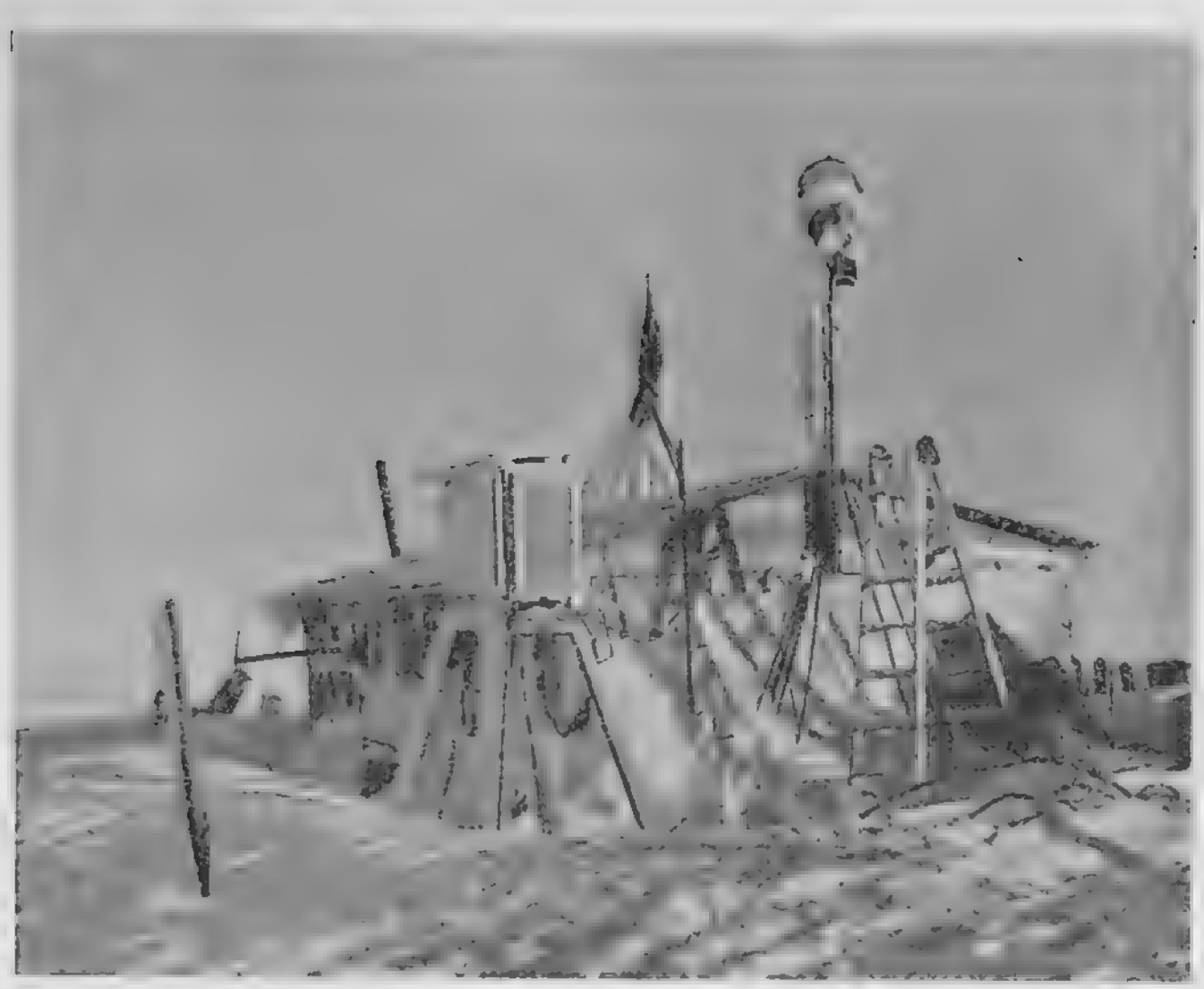
Советские полярники серьезно изучили Землю Франца-Иосифа. В 1929 г. на острове Гуккера, в бухте Тихой, была создана первая метеорологическая станция. С тех пор зимовщики станции проводят систематические наблюдения над ледовым режимом северной части Баренцова моря, метеорологическими явлениями высоких широт. Станция в бухте Тихой по сути дела превратилась в крупную научную обсерваторию Севера.

Автору этих строк, вместе с одним из товарищей по предстоящей зимовке на Северном полюсе—Евгением Федоровым, довелось зимовать в бухте Тихой в 1932—1933 гг. Мы были свидетелями и участниками исключительно упорной научной работы, которую советские ученые проводят в Арктике. На сравнительно небольшой зимовке в бухте Тихой проводились аэрологические исследования, метеорологические наблюдения, геомагнитные, биологические, метеорологические, гидрологические наблюдения над радиоволнами и атмосферным электричеством и т. д. Помимо того, участники зимовки совершили ряд походов по архипелагу, изучая отдельные острова.

В 1932 г., во время международного полярного года, на острове Рудольфа была устроена небольшая полярная станция, где на зимовку осталось четыре человека. Однако на следующий год они были сняты, и с тех пор на острове никто не бывал.

Разрабатывая план экспедиции на Северный полюс, мы прежде всего решили подготовить надежную базу для полета. Я попросил О. Ю. Шмидта поручить организацию базы мне. Тов. Шмидт согласился. Местом базы был избран остров Рудольфа. Нас не столько привлекали его естественные аэродромы (на других островах архипелага они были лучше), сколько близость к полюсу. Это давало возможность при полете на полюс взять как можно больше снаряжения и продовольствия для нашей зимовки.

Главное управление Северного морского пути выделило ледокол „Русанов". На борт корабля было погружено научное снаряжение для дрейфующей зимовки, продукты, горючее для самолетов, масло для моторов,



Метеорологическая станция на острове Рудольфа

всевозможные запасные части, строительные материалы для сооружения станции на острове Рудольфа. „Русановым" командовал опытный ледовый капитан т. Бурке. В качестве начальника экспедиции отправился автор этих строк.

Тяжелые льды, загромоздившие северную часть Баренцова моря и проливы между островами Земли Франца-Иосифа, сделали наш поход очень сложным. Нередко нам приходилось кружить в поисках обходных путей. Дважды мы подходили к острову Рудольфа и вынуждены были отступать, так как все подходы были забиты льдом. Наконец, при третьей попытке мы нашли своеобразную бухту в широком ледовом припае, окружающем весь остров. До берега тянулось полтора километра тороспстого льда, а на расстоянии еще двух с половиной километров находилось место, избранное нами для строительства базы.

Чтобы ускорить разгрузку, мы взяли с собой два трактора „Сталинец" производства Челябинского тракторного завода и два вездехода, сконструированных Научным автотракторным институтом. После эти машины остались на острове Рудольфа для обслуживания на аэродромах самолетов воздушной экспедиции.

Состояние берегового припая льда исключало всякую возможность перевозки груза на тракторах и вездеходах. Поэтому мы проложили для них дорогу от корабля до берега. Крупные торосы были взорваны, мелкие сбиты, через трещины наведены мосты. Затем началась выгрузка. Благодаря сплоченности команды и участников экспедиции выгрузку удалось закончить в пять дней вместо десяти, намеченных по плану.

Оставив на берегу плотников и механиков, мы отплыли в бухту Тихую, где уже стоял прибывший из Архангельска пароход „Герцен". Он доставил на Землю Франца-Иосифа остальные грузы, необходимые для строительства базы. Быстро перегрузив все имущество в свои трюмы и пополнив запасы угля, „Русанов" снова вышел на север. Вскоре мы опять стояли у знакомого ледового припая, и наши тракторы перевозили на берег новый груз. На этот раз мы закончили разгрузку в четыре дня.

Одновременно на острове полным ходом шло строительство станции. Участники экспедиции и команда деятельно помогали зимовщикам. В короткий срок на пустынном угрюмом берегу острова вырос целый поселок. Учитывая, что весной 1937 г. состав зимовки пополнится значительным количеством участников воздушной экспедиции, мы построили два больших жилых дома; в каждом из них—8 комнат, кухня и кают-компания.

На острове построены дом радиостанции, здание машинного отделения, просторный скотный двор, отличная баня, два больших технических склада, продовольственный склад, хозяйственный склад, гараж для вездеходов и тракторов. Сооружен особый просторный склад, где находились весь продовольственный запас для дрейфующей зимовки и научная аппаратура.

Исключительное внимание было уделено строительству радиостанции. Мощность радиостанции на острове Рудольфа довольно значительна: 300 ватт. Этого вполне достаточно, чтобы поддерживать регулярную радиосвязь с нашей дрейфующей зимовкой и станциями на материке. Во время зимовки мы все свои сообщения и данные метеорологических наблюдений будем передавать на остров Рудольфа, откуда они пойдут в Москву.

Как известно, остров Рудольфа находится на расстоянии около 3 тысяч километров от Москвы. Здесь, на базе, самолеты выжидали хорошей погоды, чтобы лететь на Северный полюс. Мы предусмотрели все необходимое. При гараже была устроена небольшая механическая мастерская, в которой установлен универсальный токарный станок. На этом станке можно выточить любую деталь.

На острове Рудольфа остались на зимовку 24 человека. В большинстве это механики, авиаработники, техники, радисты, которые подготовили базу для самолетов и обслуживали их во время ответственного полета. Зимовщики острова Рудольфа все время поддерживали регулярную связь с Москвой. Они отремонтировали и привели в полную боевую готовность тракторы и вездеходы, изготовили оборудование для аэродрома, пустили электростанцию.

Остров сплошь покрыт многовековым ледовым панцырем. Ледяной щит спускается отвесно со всех сторон прямо в море. Посредине острова возвышаются ледяные купола высотой до 300 метров. Их ровные вершины—хорошие природные аэродромы. Зимовщики превратили их в культурные посадочные площадки для тяжелых многомоторных кораблей. На аэродромах—жилые домики, мастерские, склады горючего.

Полярная станция на острове Рудольфа явилась надежной опорной базой для завоевания Северного полюса.

Герой Советского Союза,
начальник полярной станции
„Северный полюс"
И. Д. ПАПАНИН

Научное вооружение экспедиции

Об экспедиции на Северный полюс я узнал год тому назад. К нам в лабораторию пришел т. Ширшов и предложил в самые короткие сроки выполнить несколько сложных и новых по конструкции приборов для зимовки на дрейфующих льдах.

— Экспедиции нужны батометры, вертушки, трубки для взятия грунта,—перечислял т. Ширшов,—дночерпатели, анемометры-самописцы...

Задание было сложное, сроки жесткие, требования высокие. Однако мы заказ приняли.

Спустя полгода т. Ширшов отправился на моторном боте в Черное море и приступил к испытанию приборов на больших глубинах. Испытания батометра—прибора для взятия проб воды и измерения температуры—проводились на глубине 500 метров. На стальном тросе были последовательно укреплены и опущены в воду 6 литровых батометров; в промежутках между ними находилось несколько миниатюрных батометров-„лилипутов". Поднятые через некоторое время батометры доставили на поверхность герметически закрытые резервуары с пробами воды, взятой на разных горизонтах.

Приборы работали безотказно.

В Черном море т. Ширшов испытывал также лебедку—чрезвычайно важный прибор, с помощью которого экспедиция будет выполнять на полюсе большинство своих гидрологических работ.

Многим нашим работникам казалось непонятным, зачем надо проектировать приборы, которые уже давно спроектированы и которые уже много раз работали в Арктике. Но зимовщикам на полюсе нужны были именно новые приборы—портативные, удобные, миниатюрные и безотказно действующие в условиях низкой температуры. Конструкторам пришлось рассчитывать буквально каждый кубический сантиметр, каждый грамм веса приборов.

Среди других приборов зимовка получила глубоководную вертушку-самописец, с помощью которой определяются скорость и направления течений. Этот прибор может погружаться на глубину до 3 тысяч метров и работать под водой в течение 3 суток. Впервые в мировой практике вертушка была сконструирована таких малых размеров, что при работе со льда для опускания ее в воду потребуется делать лунки не больше 30—35 сантиметров в диаметре.

Много пришлось поработать над созданием новой вьюшки, или ручной лебедки с автоматическим тормозом. Наши конструкторы, проектируя лебедку, исходили из необходимости создать такой прибор, которым мог бы пользоваться любой из участников экспедиции, легко передвигая его с места на место. Наша вьюшка весит всего 50 килограммов, в то время как обычная лебедка с таким же количеством намотанного троса весит не менее полутонны. На барабан вьюшки наматывается 4 500 метров троса или стальной проволоки.

Оригинально разрешена была нами конструкция дночерпателя и трубок для взятия со дна океана поверхностных грунтов. Дночерпатель является одновременно и лотом со съемными грузами, необходимыми как для первого, так и для второго прибора. Наш дночерпатель без грузов весит всего около 1,5 килограмма, несравнимо меньше, чем весит обычный дночерпатель.

Специально для экспедиции были сконструированы и изготовлены оригинальные ураганомер, самопишущий анемометр, термограф, барограф, ветровая установка и еще много других приборов. Все они успешно выдержали испытания.

На мою долю выпало конструирование батометров двух типов, дночерпателя и ряда других приборов.

Научное оборудование было изготовлено своевременно благодаря напряженной работе всего нашего коллектива, особенно инженеров-конструкторов тт. Перли, Кузнецова и Симонова. Большую настойчивость проявили и сами заказчики, в частности П. П. Ширшов, хороший отзыв которого о работе приборов был для нас лучшей оценкой.

Начальник бюро приборостроения
Всесоюзного арктического института
А. ЛЕДНЕВ

Надежная связь

Папанин и Кренкель поставили перед конструкторами опытной радиолаборатории следующие основные требования: полная автономность рации, прочность, взаимное резервирование и максимальная легкость.

Кренкель получил назначение в эту экспедицию, зимуя на островах С. Каменева. Не имея возможности непосредственно сообщать нам о своих требованиях, он по радио передавал нам наметки, которые необходимо было учесть при разработке аппаратуры.

При изготовлении радиостанции мы имели в виду, что всю аппаратуру должен будет обслуживать один человек, выполняющий работу радиста, моториста, техника и участника всех научных работ зимовки.

Руководство при проектировании радиостанции взял на себя прибывший со строительства радиоузла на острове Диксон начальник исследовательской части лаборатории В. Л. Доброжанский, а за разработку взялся участник арктических плаваний, наш старший радиотехник П. П. Стромилов, который создал два передатчика мощностью в 20 и 80 ватт, работающие на коротких и длинных волнах. Разработку двух приемников к этим передатчикам осуществил старший радиотехник А. П. Ковалев, применивший оригинальное устройство, которое при чрезвычайной портативности позволяет перекрыть диапазон волн от 20 до 20 тысяч метров.

Третий комплект радиооборудования—резервная аварийная приемно-передающая радиостанция создавалась под руководством старшего инженера ОРЛ т. Л. Гаухмана, создавшего приемно-передающую радиостанцию на фиксированную волну 600 метров.

Таким образом, экспедиция получила три совершенно самостоятельные радиостанции: основную всеволновую мощностью в 80 ватт с возможностью снижения мощности до 20 ватт, дополнительную всеволновую мощностью в 20 ватт и резервную мощностью в 20 ватт на волну 600 метров.

Много внимания уделено источникам питания радиооборудования. Было решено снабдить экспедицию тремя самостоятельными источниками питания, каждый из которых в состоянии заменить два других.

Людская сила, ветер и бензин—вот три первичные источника электроэнергии для радиостанции на дрейфующей льдине.

Основное радиооборудование экспедиции рассчитано не только на оперативную связь, но и на широкую связь зимовки с любительскими станциями всего мира.

Радиостанция при лабораторных испытаниях в Ленинграде дала связь с Москвой, Киевом, Ярославлем, Саратовом, Могилевом, а также с Англией, Чехословакией, Швецией, Данией, Польшей, Германией, Японией, Центральной Африкой и США.

При проектировании и изготовлении аппаратуры основная задача заключалась в том, чтобы обеспечить твердую, надежную связь с ближайшей базой на острове Рудольфа, расположенной на расстоянии 900 километров от полюса. На этом острове построена радиостанция, также снабженная нашей аппаратурой. Здесь в качестве радиста и консультанта будет находиться И. И. Стромилов.

Коллектив сотрудников лаборатории уверен в том, что он изготовил надежную аппаратуру. В руках испытанного радиста-полярника Крепкеля эта аппаратура не сдаст.

Начальник опытной радиолаборатории
управления НКВД по Ленинградской области
Л. ГАУХМАН

Домик на льдине

Первые зимовщики Северного полюса расположатся в небольшом разборном домике. Его легкий каркас из дюралюминиевых труб покрыт полотнищем прорезиненной ткани. Поверх положены большие прорезиненные, надутые воздухом подушки. Подушки покрыты еще одним брезентом и устланы оленьими шкурами. Затем идут два слоя шелковых стеганых одеял на гагачьем пуху, и все это закрывается чехлом из плотного брезента, пропитанного химическим веществом, предохраняющим ткань от порчи. Брезент и разостланные на нем надутые воздухом подушки толщиной в 15 сантиметров заменяют также и пол этого оригинального домика. Кроме того, пол и стены будут обтянуты оленьими шкурами.

Несмотря на такое обилие утепляющих оболочек, домик легок и портативен. Его вес—160 килограммов. В случае, если на льду под домиком появится трещина, четыре человека, не разбирая своего жилища, переносят его в другое место. Отстегивается лишь пристройка—тамбур. Назначение тамбура—защита жилища от действия ветра и снега, сохранение тепла.

Этот домик представляет собой палатку, по виду напоминающую небольшой ангарчик с куполообразной крышей. Длина домика—3,7 метра, ширина—2,7 метра, высота—2 метра. Благодаря черной наружной окраске домик будет хорошо виден издали. Кроме того, черный цвет поглотит в полярные дни солнечные лучи, способствуя поддержанию тепла в помещении. Это весьма важно, так как запас топлива на зимовке крайне ограничен. За сутки зимовщики смогут расходовать не более полутора литров горючего для приготовления пищи.

Испытания показали, что дом сделан хорошо. Коллектив цеха № 2 завода „Каучук“ (начальник цеха Зорцева, инженер Гульбис) с честью выполнил это ответственное задание.

Каждая деталь домика продумана до конца. В окнах—небьющиеся стекла из пластической массы, сделанные специально для зимовки. К внутреннему брезенту домика пришиты 20 карманов для мелочей домашнего обихода. Комплект посуды сделан из алюминия и пластмассы, причем в самую большую кастрюлю умещаются все остальные. Силовое хозяйство дрейфующей экспедиции позволит во время долгой полярной ночи проводить все научные работы при электрическом свете.

Один уголок в комнате отводится под кухню. Здесь устанавливается керосиновая плита. Горючее хранится в шестидесяти резиновых мешках, заделанных в веревочные сетки. Они заменят обычную тяжеловесную тару—бочки и бидоны. Эти мешки весом по 3,5 килограмма и емкостью на 48 литров изготовлены заводом „Красный треугольник“.

Отопление палатки

Внутри палатки зимовщиков, покрытой брезентом, пуховыми и меховыми одеялами, будет гореть примус. Это—печка и кухня экспедиции.

— Будет очень хорошо,—сказал представителям завода перед отправлением в экспедицию т. Ширшов,—если внутри палатки мы сможем поддерживать температуру минус 10°. Снаружи в это время будет не менее 35—40° мороза. Для того чтобы „отеплить" наше жилье до минус 10°, мы будем вынуждены расходовать не менее 2 литров керосина в день. Это—наша норма. Помимо отопления горючее потребуется также и для двигателя. Поэтому нетрудно представить себе, сколько объемистых бочек с керосином должна взять с собой экспедиция, чтобы в течение года спокойно жить и работать на льдине.

Инженеры и специалисты завода „Красный треугольник" учли необходимость изготовить для героической экспедиции легкую резиновую многослойную, принимающую любую конфигурацию, не боящуюся морозов тару для горючего.

Инженер А. Э. Кизлер вместе со своим помощником Исаковым несколько дней экспериментировал в своей лаборатории. Труды увенчались успехом. Спустя 20 дней были изготовлены первые образцы легкой тары, и вскоре в Москве в одном из холодильников начались ее испытания.

Испытывались легкие складывающиеся бочата, каждый из которых весил всего 3,5 килограмма и вмещал 40 литров горючего.

Целый месяц бочата, наполненные горючим, стояли в камере холодильника, где поддерживалась температура минус 60°. Тара легко перенесла эту температуру. Но требовательный заказчик т. Папанин продолжал испытания. Подняв бочонок с горючим, он бросал его об пол. Только после долгих ударов сапогом бочонок, наконец, „сдал"—в одном месте обнаружилась маленькая течь.

Конечно, с бочатами на льдине будут обращаться более деликатно.

Получив сообщение об успешных испытаниях, „Красный треугольник" изготовил для экспедиции нужное количество легкой тары.

Одежда пилота-полярника

Воздушная экспедиция к Северному полюсу заставила с чрезвычайной тщательностью отнестись к выбору полярной одежды для всех участников экспедиции и особенно для летного и технического персонала.

Считалось необходимым, чтобы эта одежда была возможно более легкой, не мешающей движениям и в то же время хорошо защищающей организм от низких температур и сильного ветра. Она должна была, кроме того, хорошо согревать пилота при длительном и почти неподвижном сидении за штурвалом.

При выборе и комплектовании одежды внимательно изучался материал многих арктических экспедиций—советских и иностранных.

Каждый из членов экипажа имеет две пары шелкового белья и две пары шерстяного—„егерского". Дополнением к этому являются шерстяные и шелковые чулки.

„Домашний" туалет полярников состоит из шерстяного свитера, замшевой куртки с английским замком и коричневых кожаных брюк на байковой (юфтовой) подкладке.

Обуви—богатый выбор: унты из двустороннего (внутри и снаружи) оленьего меха, унты перьи, непромокаемые, имеющие внутри собачий мех; на унты одеваются „чертоходы": ботинки на толстой войлочной подошве, сделанные из перьи, с собачьим мехом внутри. Помимо этого имеются горные кожаные ботинки (вроде „венгерок") с высокой шнуровкой; ботинки эти обладают исключительной прочностью.

„Чертоходы" особенно важны для согревания ног при малоподвижной работе (пилотирование, наблюдения и т. п.). В этом случае унты и „чертоходы" одеваются на меховые (помимо шелковых и шерстяных) чулки; каждый участник экспедиции имеет три пары чулок на собачьем меху и одну пару на оленьем.

Для работы на воздухе около самолетов взята меховая рубашка (мех молодого оленя) с репсовым верхом. Рубашка эта заправляется в такие же брюки. Нужно отметить, что подобная комбинация зимней одежды представляет огромное удобство для обслуживающего персонала при зимней работе на аэродроме; эта одежда очень легка, совершенно не связывает движений и прекрасно греет. Неплохо было бы и Аэрофлоту заинтересоваться таким костюмом.

Из верхней одежды участники перелета имеют также оленью куртку с капюшоном (малицу) и замечательную шубу-комбинезон с верхом из мерлушки и с лисьим мехом на подкладке.

Легкая и теплая шапка—шлем из пыжикового меха—удобна для защиты головы от холода при любой работе в полярной зоне.

Для защиты рук каждый имеет пять пар различных варежек и перчаток: шерстяные перчатки, шерстяные варежки, замшевые варежки с меховой подкладкой, рукавицы с двусторонним собачьим мехом и, наконец, брезентовые рукавицы.

Опыт экипировки участников этого перелета безусловно должен быть учтен Аэрофлотом для выработки более рациональной зимней спецодежды пилотов и технического персонала, особенно работающих в северных районах и на сибирских линиях.

Меню папанинской группы

Начальник экспедиции на Северный полюс т. Папанин пришел в Институт инженеров общественного питания.

— Обеспечьте нас обедом на два года,—сказал он нам.

Полярники знакомы с продукцией института—пищевыми концентратами—уже несколько лет. Наши концентраты брал с собой в прошлом году в грандиозный арктический перелет Герой Советского Союза т. Молоков. Они были погружены на борт корабля, который увез в Полярное море экспедицию профессора Визе. Они были испробованы на зимовке т. Крепкелем и т. д.

Задача, которую поставил перед институтом т. Папанин, была очень трудна. Отважные советские полярники должны быть обеспечены первоклассной разнообразной пищей. В ежедневной норме питания жителя Северного полюса должно содержаться около 7 тыс. калорий.

И советские и заграничные полярники до последнего времени забирали с собой главным образом такие продукты, как колбаса, копчености, консервы, шоколад. Все это очень быстро приедается. Недаром т. Кренкель в 1935 г. предлагал прибывшим с Большой Земли полярникам своеобразный обмен шоколада... на картофель. За фунт картофеля Кренкель был готов отдать такое же количество шоколада.

Итак, мы приступили к изготовлению концентратов борща, супов, свежих овощей, мясных и куриных котлет, различных мясных блюд, каш, компотов, киселя и т. д. Всего наш институт разработал около 40 видов концентратов. Из них вместе с т. Папаниным мы составили меню.

На Северном полюсе зимовщики будут питаться четыре раза в день. Завтрак, обед, полдник и ужин каждого зимовщика состоит из трех-четырех блюд. Приведем для примера меню первого дня пребывания на полюсе. На завтрак—кофе, паюсная икра, натуральный омлет и сухари белого хлеба с мясом. На обед—борщ с копченой грудинкой, котлеты мясные с горошком, фруктовый компот и хлеб. Между обедом и ужином—полдник. Он состоит из чая с витаминными конфетами, сухарей и свиного сала. На ужин жители Северного полюса получат беф-строганов, рисовый пудинг, шоколад и сухари с мясом.

Каждое из перечисленных блюд изготовляется в течение трех-пяти минут. Соответствующий концентрат опускается в кипящую воду, и через несколько минут пища готова.

Особое внимание институт уделил витаминозности продуктов. Витамин „С“ незаменим в условиях Арктики. Он является прекрасным противоцынготным средством. Продукты, из которых составлен рацион питания на полюсе, богаты витаминами. Однако мы решили все же снабдить полярников витаминными конфетами и специальными таблетками.

Сдобные белые сухарики, которые изготовил институт, имеют 23-процентное содержание мяса. По внешнему виду и вкусу они ничем не отличаются от обычных. По рецептуре института был изготовлен солоноватый шоколад с примесью мясного и куриного порошка. Он был одобрен полярниками и введен в рацион. Наш шоколад значительно питательнее обычного, не приедается.

Какой сыр лучше всего сохраняется на морозе? Опыты показали, что в условиях Арктики наиболее выгоден плавленый сыр. Остальные сорта при низких температурах теряют вкусовые свойства и крошатся.

Кроме отдельных продуктов, проходивших специальную обработку (прессованные сметана и масло, паюсная икра, сыр, шоколад и пр.), мы заготовили 1 тысячу килограммов различных мясных и куриных концентратов, 50 килограммов борща, 50 килограммов щей, 50 килограммов разных супов. Для того чтобы получить 1 150 килограммов только этих концентратов, пришлось переработать 50 туш скота, 5 500 штук кур, 3 тонны овощей и др.

Нужно было не только приготовить хорошие пищевые концентраты с малым объемом и весом, надо еще упаковать продукты так, чтобы они несколько лет не испортились в самых плохих условиях.

Началась упаковка. Маленькие брикеты концентратов отдельно завертывались в фольгу и целофан. Весь запас был разделен на 5-дневные порции. Пятидневные порции на 5 человек упакованы в небольшие железные ящички. Для того чтобы железо не ржавело, все 135 ящиков покрыты антикоррозийным лаком. После укладки концентратов каждый ящик был тщательно запаян.

Упакованные летом 1936 г. продукты были поставлены в холодильник на хранение. За состоянием продуктов внимательно следили научные работники института. Через определенные сроки ящики вскрывались, и продукты подвергались лабораторному исследованию. Анализы и дегу-

стация показали, что концентраты в упакованном виде не теряют своих качеств ни при замораживании до температуры минус 50°, ни при различных режимах влажности.

Вся работа по изготовлению пищевых концентратов велась под непосредственным руководством автора этих строк профессором Лобановым, сотрудниками института Ануфриевым, Гольцевым, Блюмкиным, Шкишиным, Сневаковым, Чуриновым и другими. Особенно большую заботу и внимание проявил главный кулинар института т. Шкишин, отлично справившийся со своим делом.

Директор Института
инженеров общественного питания
М. БЕЛЯКОВ

Биолог стал врачом

Год тому назад т. Ширшов обратился ко мне с просьбой подготовить его к предстоящей зимовке, чтобы в случае нужды он мог выполнять обязанности врача. Я согласился и составил план занятий. Для этого мне пришлось вспомнить все заболевания, с которыми чаще всего приходится встречаться в полярных экспедициях.

Здоровые, крепкие люди хорошо переносят полярные условия и сильные морозы. В результате правильно организованного питания на наших зимовках совершенно исчезла цынга. Однако в условиях Крайнего севера возможны всякие другие заболевания. Биолог Ширшов, как участник предстоящей экспедиции, принимающий на себя обязанности врача, должен был так подготовиться, чтобы в случае нужды не только ставить диагноз, но и лечить и даже делать операции.

Обучение началось в клиниках государственного ордена Ленина Института усовершенствования врачей им. С. М. Кирова. Мы условились, что т. Ширшов будет посещать хирургическую клинику.

Я опасался, что вид больших ран произведет слишком сильное впечатление на непривычного человека. Однако т. Ширшов блестяще выдержал это испытание и несколько дней спустя сам делал перевязки.

Когда стало ясно, что работа в перевязочной уже усвоена, мы перешли в операционную. Здесь в первый же день мы показали наиболее серьезные операции. Тов. Ширшов внимательно наблюдал за работой хирургов и наркотизаторов.

Затем мы занялись наблюдением за работой сестер, уходом за больными и техникой впрыскивания камфары, морфия и других лекарств.

Закончив в течение двух месяцев общую подготовку, мы перешли в амбулаторию, куда являлись больные с нарывами, фурункулами, ушибами и т. д. Спустя день т. Ширшов уже сам стал делать повязки, ознакомился с общими приемами диагностики и методами обезболивания, а затем усвоил принципы асептики. Когда мы начали направлять к нему приходящих первичных больных, он внимательно расспрашивал их, осматривал, ставил диагноз и давал указания. Скоро он научился делать впрыскивания, произвел первые операции, уверенно вскрывал гнойники, останавливал кровотечение и зашивал раны.

В хирургической амбулатории кроме меня т. Ширшовым руководили также приват-доцент доктор В. П. Горбунов и доктор Ю. А. Бойчевская. Работая под руководством д-ра Бойчевской на трупах, он ампутировал пальцы, кисти рук, ноги, предплечья; научился быстро накладывать швы.

В заключение своего курса т. Ширшов, присутствуя на приемах у терапевта, научился выслушивать и выстукивать сердце и легкие, усвоил все необходимое для элементарного определения внутренних заболеваний и методы лечения.

Так как груз экспедиции весьма ограничен, то мы рекомендовали т. Ширшову захватить с собой на зимовку только самые необходимые литературные пособия по медицине. Я написал справочник на 30 страничках, в котором были перечислены все болезни, возможные в условиях зимовки, и для каждой из этих болезней указал методы лечения.

Аптечка для зимовки на дрейфующих льдах была составлена с большим выбором. Мы учитывали, что она должна быть легкой и, главное, не бояться морозов. Поэтому многие лекарства делались в порошках или на спирту.

Я пришел к убеждению, что т. Ширшов достаточно ознакомился с рядом болезней, приобрел навыки диагностики и оперативного подхода к больным. В случае необходимости он воспользуется этими навыками со всей смелостью человека большой воли.

Доктор
А. ЧЕЧУЛИН

Флагманский самолет „СССР Н-170“ экспедиции на Северный полюс над Московским аэродромом

В ПУТИ

Читателям „Правды“

ПИСЬМО УЧАСТНИКОВ ЭКСПЕДИЦИИ,
НАПИСАННОЕ ПЕРЕД ОТЛЕТОМ ИЗ МОСКВЫ

Эти строки мы пишем на аэродроме. Через несколько минут мы покинем Москву, пускаясь в дальний и трудный путь. Но мы расстаемся ненадолго. Мы твердо верим, мы глубоко убеждены, что скоро, выполнив почетное задание партии и правительства, мы снова увидимся с вами. И дорогая нам Москва встретит нас так же горячо и приветливо, как заботливо и любовно провожает нас в полет.

Не беспокойтесь за нас—как бы ни была трудна задача, мы выполним ее с честью. Ведь „воля Сталинская с нами, слово Сталина меж нас!“

До свиданья! До скорой встречи!

О. Ю. ШМИДТ, М. В. ВОДОПЬЯНОВ, В. С. МОЛОКОВ, М. С. БАБУШКИН, И. Т. СПИРИН, И. Д. ПАПАНИН, Э. Т. КРЕНКЕЛЬ, П. П. ШИРШОВ, Е. К. ФЕДОРОВ, М. И. ШЕВЕЛЕВ, И. П. МАЗУРУК, А. Д. АЛЕКСЕЕВ, Я. Д. МОШКОВСКИЙ и другие участники экспедиции на Северный полюс

Мы будем высоко держать знамя граждан СССР

Через несколько часов мы покидаем материк. Наши самолеты вылетают из Нарьян-Мара и берут курс на остров Рудольфа—базу, с которой мы отправимся к Северному полюсу, месту нашей будущей дрейфующей станции.

Мы чувствуем себя вполне подготовленными к этой трудной и необычной зимовке. В своей подготовительной работе мы старались предусмотреть все, чтобы наиболее полно выполнить научную программу нашей работы на Северном полюсе, обогатить советскую науку новыми ценными материалами.

Мы горды тем, что именно нашей четверке доверено выполнение этой ответственной задачи. Предстоящая зимовка нелегка и рискованна, но мы уверены в своих силах, чувствуем огромную поддержку всей страны и сделаем все, чтобы задание партии и правительства выполнить с честью.

Покидая Большую Землю, мы шлем через редакцию „Правды“ большевистский привет советских полярников нашему правительству, Центральному комитету ленинской партии, нашему учителю и вернейшему другу трудового народа—товарищу Сталину.

Мы крепко жмем руки всем сынам нашей великой социалистической родины и обещаем им высоко держать знамя граждан могучего Советского Союза.

И. Д. ПАПАНИН, П. П. ШИРШОВ,
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ, Е. К. ФЕДОРОВ

На пяти самолетах

К Северному полюсу вылетела экспедиция в составе четырех тяжелых самолетов и одного разведывательного.

Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, заместитель начальника экспедиции М. И. Шевелев, парторг экспедиции А. А. Догмаров.

Командир летного отряда экспедиции и командир флагманского самолета Герой Советского Союза М. В. Водопьянов.

Командиры самолетов: Герой Советского Союза В. С. Молоков, пилоты А. Д. Алексеев, И. П. Мазурук, П. Г. Головин, Л. Г. Крузе.

Вторые пилоты: М. С. Бабушкин, Г. К. Орлов, Я. Д. Мошковский, М. И. Козлов.

Первые бортмеханики: Ф. И. Бассейн, В. Л. Ивашина, К. П. Сугробов, Д. П. Шекуров, И. Л. Кекушев.

Вторые бортмеханики: К. И. Морозов, П. П. Петенин, С. К. Фрутецкий, В. И. Гутовский, В. Г. Гнилин, И. Д. Шмандин, Д. А. Тимофеев, В. Д. Терентьев, Ян Брезин.

Штурманы экспедиции: флагштурман И. Т. Спирин, штурманы А. А. Ритслянд, И. М. Жуков, В. И. Аккуратов, А. С. Волков.

Радисты экспедиции: С. А. Иванов, И. И. Стромилов.

Участники зимовки дрейфующей станции „Северный полюс“: начальник зимовки И. Д. Папанин, радист Э. Т. Кренкель, гидробиолог П. П. Ширшов, магнитолог-астроном Е. К. Федоров.

В состав экспедиции также входят: синоптик Б. Л. Дзердзеевский, радио-инженер Е. Г. Радомилов, представитель завода „Метрон“ И. Г. Кистанов, специальный корреспондент „Правды“ Л. К. Бронтман, специальный корреспондент „Известий“ Э. С. Виленский, кинооператор М. А. Трояновский.

От Москвы до острова Рудольфа

Это было в пасмурный весенний день 22 марта. Над родиной великого русского ученого, сына холмогорского рыбака Михаила Васильевича Ломоносова, мечтавшего о том, как появятся „Колумбы росские меж льдами", величественно плыли в воздухе огромные воздушные корабли. Первая советская авиаэкспедиция на полюс уже пять часов находилась в полете и, покрыв тысячу километров, готовилась совершить посадку в Холмогорах.

В конце марта погода была уже такая, что тяжелые четырехмоторные самолеты Водопьянова, Молокова, Мазурука и Алексеева не могли стартовать из Москвы на лыжах.

— Будем ставить машины на лыжи в Архангельске,—сказал начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт.

Утром 22 марта чуть подморозило. Двухмоторный самолет Головина, выполняющий в экспедиции обязанности разведчика, пробежал на лыжах по аэродрому и взлетел над Москвой.

— Летите вперед, сообщайте погоду, разведывайте условия полета,— поручил О. Ю. Шмидт т. Головину.

Уже в первые часы полета 42 участника этой замечательной экспедиции ощутили на себе коварство арктической весны.

— Нас очень болтает,—сообщал т. Шевелев с флагманского самолета „Н-170".

Порывистый ветер и болтанка не нарушили, однако, строя. Вслед за флагманом на одинаковом расстоянии друг от друга летели остальные корабли: „Н-171"—под управлением Молокова, „Н-169"—Мазурука и „Н-172"—полярного летчика Алексеева. До Вологды армада долгое время летела на высоте 150 метров, пробиваясь сквозь снегопад. Самолеты летели вперед и вперед, не уклоняясь от прямого курса, намеченного главным штурманом т. Спиридовым. За Вяндомой, перекликаясь по радио, шли в облаках и при сильном боковом ветре.

В 17 часов показались льды Северной Двины. Архангельск остался слева в туманном мареве. Корабли пошли на Холмогоры.

Начальник приемочного пункта архангельского центра Севморпути т. Хоменко вздохнул облегченно, когда принял сигнал по азбуке Морзе: тире две точки точка тире точка точка тире тире.

ДЕ ВР („Я—самолет Водопьянова".—*Ред.*)

Архангельский центр поддерживал связь с самолетами до самой посадки в Холмогорах.

Земля и самолеты

На всем протяжении пути армады с земли напряженно следили за самолетами. Позывные флагмана экспедиции ловили радиоцентры Главсевморпути в Архангельске и Москве, радиоузлы Наркомсвязи, полярные радиостанции Амдермы, Диксона, Рудольфа. На флагманском самолете „Н-170" безотказно действовала великолепная радиоаппаратура; Москва и Архангельск слышали позывные рации самолета вплоть до острова Рудольфа.

Аэродром в Холмогорах был приготовлен в течение суток. Дело в том, что Архангельск, где предполагалось совершить первую посадку, не смог принять самолеты. На Севере наступила распутица. Ледяной аэродром Северной Двины стал ненадежным. Болотистые площадки в окрестностях

города, пригодные для посадки в зимнее время, весною могут стать могилой для смельчаков, которые рискнули бы здесь приземлиться.

Начальник беломорского отряда полярной авиации т. Скворцов и его помощник т. Кузнецов отыскали на холмогорских заливных лугах превосходную площадку. Правда, она была покрыта полуметровым слоем снега, но это не могло помешать посадке больших воздушных кораблей, диаметр колес которых почти 2 метра.

Шаг за шагом была прощупана вся площадь аэродрома: кто знает, не скрыта ли под снегом яма или канава?

Нелегко было за сутки приготовить аэродром, доставить туда горючее, организовать размещение и питание участников экспедиции. Работникам полярной авиации в этой сложной работе огромную помощь оказали холмогорские колхозники и районный отдел НКВД во главе с т. Кумбрашевым.

К утру все было готово. Пылали костры. На полтора километра протянулась телефонная линия. У палатки—дежурный и стартер.

Самолет, на котором летел корреспондент „Известий", находился в 15 километрах от Холмогор, когда его нагнал оранжевый корабль „Н-166". Через несколько минут мы были уже на Холмогорском аэродроме. Самолет „Н-166" подрулил к стоянке. Пилот Головин вышел из кабины и сразу же попал в плен к журналистам, фотографам и кинооператорам.

— Летят ли большие корабли?—прежде всего спросил Головин у Скворцова. Получив успокоительный ответ, он начал рассказывать о первом этапе пути.

— Летел без приключений, хотя погода, конечно, дрянная. Самолет превосходен!

Туманная пелена надвинулась на Холмогоры. Из радиоцентра сообщили по телефону:

— Пять минут назад самолеты пошли на Двину. Следите.

Зажглись сигнальные костры.

Вскоре с запада показались большие корабли. С тревогой следили мы за посадкой: все-таки глубокий снег на поле, а самолеты—на колесах.

В 17 часов 38 минут Водопьянов повел самолет на посадку. Громадные колеса коснулись земли. Над полем поднялась туча снега. Через секунду-другую Водопьянов уже рулил по площадке. Следом приземлились машины Молокова и Мазурука.

Где же четвертый самолет?! Проходит 10 минут... Наконец, показывается и он. Алексеев ставит свою машину против палатки.

На хвостовом оперении самолета „Н-171"—вымпел Главсевморпути. Из машин выходят участники экспедиции. Знакомые лица! Каждого из них знает страна. Шмидт, Водопьянов, Молоков, Крепкель, Папанин, Федоров, Ширшов, парашютист Мошковский, Крузе, Козлов...

„Привет Шмидту и Водопьянову!"—с этой надписью на кумаче, изготовленной в течение часа, пришли на аэродром колхозники.

В отсеках воздушных кораблей хранились разнообразные грузы—от бисквитов и парашютов до „бомб" для испытания крепости льда на полюсе. Самолеты были загружены до отказа. Поэтому огромные пятиметровые лыжи для больших самолетов пришлось отправить по железной дороге. Двое суток дожидались в Холмогорах, пока не прибыли эти лыжи и другие грузы. Механики и радисты все время проводили у самолетов.

Перестановка самолета с колес на лыжи закончилась 26 марта. Однако продолжать путь было невозможно: испортилась погода. На аэродроме появились предательские лужи. Снег начал рыхлеть, а лица пилотов стали мрачными и неприветливыми.

По утрам бывали заморозки, и лыжи примерзали к земле, но, как

Самолет Героя Советского Союза М. В. Водопьянова „СССР Н-170“ на Московском аэродроме перед отлетом на Северный полюс

пазло, погода не улучшалась. Снегопад, туман, низкая облачность и угроза обледенения.

Снежный покров уменьшался прямо на глазах. 27 марта с трудом оторвался от аэродрома самолет „Н-166“. Бортмеханики Кекушев и Терентьев спрыгнули с самолета, чтобы помочь оторвать от земли примерзшие лыжи. Не заметив этого, Головин зарулил на взлет, поднялся на воздух и взял курс на Нарьян-Мар. Через несколько минут Головин заметил отсутствие механиков и возвратился в Холмогоры. Вторичный взлет не удался. На другой день „Н-166“ пробежал 900 метров и, наконец, тяжело оторвался от земли. В этот день он благополучно достиг Нарьян-Мара.

30 марта экипажи больших самолетов поднялись ни свет, ни заря. День начинался неплохо: светило солнце.

У пилотов появилось опасение, что стартовой дорожки нехватит для разбега самолетов. При помощи мощного трактора дорожку удлинили и выравняли. К полудню эта работа была закончена.

— Сегодня, наверное, улетим,—убежденно сказал Водопьянов, совещаясь с Молоковым о направлении разбега.

Один за другим ожили самолеты. Капризничал только один из моторов на самолете Молокова. В конце концов бортмеханики совладали и с ним.

В половине дня раздалась команда: „По самолетам!“...

Первым взлетел „Н-169“. Пробежав 600—650 метров, он легко отделился от снежной поверхности аэродрома. Последним поднялся „Н-172“. Через пять минут после взлета бортрадист самолета Водопьянова т. Иванов приступил к настройке радиостанции. В 12 часов 51 минуту установилась связь самолетов с Москвой.

Самолеты „глотали“ километр за километром. Штурманы Спирин и Аккуратов „священнодействовали“ у многочисленных приборов, и на доске то и дело вспыхивали разноцветные огни. Механики часто спрашивали у штурманов по радиотелефону:

— Сколько прошли километров? Сколько осталось?

Эти сведения были необходимы для контроля за расходованием горючего.

С флагманского корабля спрашивали, как идут дела... Командиры самолетов требовали от штурмана поправку курса на остальной отрезок пути.

В 14 часов 47 минут „Н-170“ установил связь с Нарьян-Маром и принял от него погоду. Самолеты летели над сплошными снегами и не-

обитаемыми лесами Севера прямым курсом на Нарьян-Мар, куда прибыли через 3 часа после вылета.

— Путь от Москвы до Нарьян-Мара был отличным экзаменом для наших машин, еще не испытанных в длительном полете.— сказал журналистам т. Водопьянов.—Теперь еще увереннее можно сказать, что материальная часть экспедиции безусловно заслуживает всяческих похвал. Мы долетим!

ИДЕМ НА ПОСАДКУ

Низкая облачность, порывистые ветры, почти предельная болтанка на самолете, обильные снегопады и туманы вместе с очень скверной видимостью—такова была метеорологическая обстановка на всех этапах перелета.

Почти на каждом аэродроме приходилось неделями ожидать хотя бы мало-мальски сносной погоды. Едва корабли поднимались в воздух, как они немедленно подвергались суровым испытаниям на прочность. В то же время летчики и штурманы держали все новые экзамены на выдержку и умение ориентироваться в сложнейшей обстановке.

На Маточкином Шаре пурга несколько раз переходила в 12-балльный шторм. Ураганный ветер трепал корабли, как игрушки, сбивал людей с ног, сдавливал дыхание. Снег бил в лицо, набивал до отказа карманы, рукава и меховые сапоги, пробивался к самому телу через малейшие отверстия одежды. Леденело лицо, коченели руки, сводило колени. Люди падали, сбиваемые порывами ветра, и добирались от самолета к станции только ползком, держась за протянутый по полю трос.

Двое суток ревел ураган. И через каждые два часа уходила к кораблям очередная вахта. Люди пробирались к машинам, следя за тем, чтобы никто не отстал, не потерялся...

13 дней не могли мы вырваться из Нарьян-Мара. Попытка вылететь 11 апреля не увенчалась успехом. После того как в воздух поднялся наш флагманский корабль, Головин, высланный вперед на разведку, сообщил по радио, что пробиться нельзя. Пришлось возвращаться.

12 апреля Головин снова отправился на разведку. Через час должны были вылететь все остальные корабли. Шестикратная попытка флагмана оторваться от земли не удалась. Полторы минуты бежала тяжелая машина по мокрому снегу—и все бесполезно. Тогда решили слить с каждого самолета часть горючего и лететь не на остров Рудольфа, а на Маточкин Шар. После этого поднялись, наконец, в воздух. Пробив облака, экспедиция взяла курс на Новую Землю. Сплошная слоистая облачность была под самолетами. Полет производился на высоте 1 700 метров. С помощью штурманских расчетов и радио машины шли точно по курсу.

Уже подходя к Новой Земле, мы увидели первые „окна" в облачности. В эти окна можно было увидеть море, почти сплошь покрытое битым льдом.

В 12 часов 58 минут показалась забеленная снегом Новая Земля—дикая, нелюдимая, неприветливая, изрезанная вдоль и поперек холмами и горами, вовсе лишенными растительности.

Самолеты пересекли Новую Землю в северо-восточном направлении и вышли к ее восточному побережью. Вскоре показался Маточкин Шар. Сели на лед пролива около полярной станции. 660 километров покрыли за 3 часа 44 минуты.

18 апреля на Маточкином Шаре выдался ясный солнечный день. Прекрасная погода была также и на Земле Франца-Иосифа. Решили, что на рассвете летим. Неожиданно поднялся семибалльный ветер. Мощные примусы, предназначенные для разогрева моторов, гасли, несмотря на щитки.

Флагманский самолет „СССР Н-170“ экспедиции на Северный полюс в полете

Тяжелые чехлы моторов надувались, как паруса. Снег забивал кабины, облеплял радиаторы.

Только в середине дня ветер стал понемногу стихать. Загораживая примусы от ветра фанерой, комьями снега и шубами, разогрели моторы. В 18 часов экипажи самолетов заняли свои места. В 18 часов 34 минуты флагман пошел в воздух, за ним поднялись остальные машины.

Дул боковой ветер, слегка болтало. По мере удаления от Маточкина Шара появлялась облачность, постепенно переходившая в сплошную. Мы поднимались все выше и выше, и постепенно облака остались внизу.

Рассчитав по времени, в 20 часов 50 минут легли на курс норд. Стояла полярная ночь. В кабине было светло; отлично можно читать карту. Но зачем она, когда под нами—сплошная облачность?! Карта отложена в сторону: здесь—Арктика, здесь карта не поможет. Все внимание сосредоточено на измерениях и расчетах. В 22 часа настроились на радиомаяк острова Рудольфа, но его еще не было слышно.

В 22 часа 50 минут из-за облаков показался краешек солнца. В 23 часа определили координаты: широта—78° 20′, долгота—77° 15′. Опять ищем радиомаяк и опять безрезультатно.

24 часа. Ярко светит солнце. Непривычная, небывалая в наших широтах картина! Белоснежные—до боли в глазах—облака, безграничная видимость горизонта, величественная тишина Арктики. И среди этого векового безмолвия—кажущиеся крохотными стальные птицы, пестро раскрашенные и великолепно оснащенные.

С Земли Франца-Иосифа сообщили по радио о ясной, тихой погоде. Настроились на маяк,—идем точно. Дали очередное сообщение в Москву и на остров Рудольфа о координатах.

В 0 часов 50 минут вдалеке показалась земля. В 1 час 25 минут подошли вплотную к острову Гриля. Архипелаг—как на ладони, изборожденный вдоль и поперек ущельями и горными хребтами. Пустынно, дико. Ничего живого.

Наконец, показался остров Рудольфа—самый северный остров архипелага, самый северный клочок советской земли.

Вот и зимовка! Бросаем дымовую ракету. Идем на посадку. В воздухе пробыли 6 часов 38 минут. Из них—3 часа 30 минут за сплошными облаками. Шли против ветра со средней скоростью в 158 километров в час.

Флагштурман экспедиции на Северный полюс
П. Т. СПИРИН

Специальный корреспондент „Известий"
Э. С. ВИЛЕНСКИЙ

Как происходил перелет остров Рудольфа—Северный полюс

ПО РАДИОГРАММАМ
НАЧАЛЬНИКА ЭКСПЕДИЦИИ О. Ю. ШМИДТА

21 мая в районе Земли Франца-Иосифа установилась хорошая летная погода. Этим не замедлила воспользоваться воздушная экспедиция, отправляющаяся на Северный полюс.

В 4 часа 52 минуты с острова Рудольфа поднялся в воздух самолет „СССР Н-170", пилотируемый Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым; и взял курс на полюс.

На борту четырехмоторного воздушного корабля, кроме экипажа (М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, П. Т. Спирин, Ф. Н. Бассейн, И. П. Петенин, С. А. Иванов), находились начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт и группа зимовщиков на дрейфующей льдине тт. И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров.

По сообщению начальника экспедиции О. Ю. Шмидта, остальные самолеты вылетят по посадке на полюсе флагманского корабля „СССР Н-170". Самолетная рация поддерживает непрерывную связь с островом Рудольфа, Амдермой и Диксоном и через последний—с Москвой (радиоцентр Главсевморпути).

В 6 часов 00 минут самолет „СССР Н-170" достиг 83° 07′ северной широты, идя на высоте тысячи метров. Над самолетом—тонкий слой облаков с разрывами. Внизу—девяти-десятибалльный крупнобитый лед с большими полями.

В 7 часов 00 минут самолет пролетел 58° 00′ восточной долготы, 84° 25′ северной широты, идя над облаками на высоте 1 450 метров. В 8 часов 04 минуты самолет продолжал двигаться на север на высоте 2 тысяч метров над сплошным слоем облаков, достигнув вскоре 58° 60′ долготы, 85° 50′ широты. В разрыве облаков были видны ледяные поля с частыми трещинами. Сильный встречный ветер.

В 9 часов 00 минут самолет прошел 86° 47′ северной широты и дальше шел в тумане.

В 10 часов 03 минуты, по сообщению начальника экспедиции

П. Л. КЕКУШЕВ
первый бортмеханик самолета „СССР Н-166“

В. Д. ТЕРЕНТЬЕВ
второй бортмеханик самолета „СССР Н-166“

А. С. ВОЛКОВ
штурман самолета „СССР Н-166“

Я. БРЕЗИЦ
механик разведывательного самолета „СССР Н-128“

О. Ю. Шмидта, самолет достиг 88°35' северной широты. Начиная с 88-го градуса, видимость значительно улучшилась. Огромные ледяные поля разделены длинными трещинами. Температура—минус 23°. На самолете все в порядке.

В 10 часов 34 минуты самолет „СССР Н-170“ достиг 89° северной широты, 58° восточной долготы. Водопьянов ведет самолет строго по меридиану на север. О. Ю. Шмидт сообщил по радио, что штурман Спирин и магнитолог Федоров непрерывно измеряют высоту солнца, вычисляют местонахождение самолета.

В 10 часов 05 минут радиостанциями острова Рудольфа, Амдермы и Диксона с борта самолета „СССР Н-170“ было принято сообщение, что при посадке работа будет итти на условленной волне и на той же волне после того, как поставят мачту.

В 11 часов 12 минут с самолета „СССР Н-170“ был принят только заголовок радиограммы, и связь неожиданно оборвалась. Радиостанциям дано было задание следить за эфиром и только слушать самолет. Одновременно заместителю начальника экспедиции т. Шевелеву было дано задание решить вопрос о посылке второго самолета на поиски.

Вслед за этим с острова Рудольфа немедленно последовал ответ:

„Три самолета стоят готовые к вылету. Предполагаем ждать появления „РВ“ (позывной радиостанции самолета) в эфире не менее двух часов. Возможно, основной передатчик неисправен. Установление рации Папанина потребует много времени“.

В 16 часов 50 минут Главсевморпуть получил с острова Рудольфа следующую радиограмму: „Первые 30 минут каждого часа выключаем все передатчики и только слушаем самолет. Пока самолет не наладит радиостанции, шансы найти его крайне малы. Когда в воздухе будут другие самолеты, будет работать непрерывно маяк. Рискуем, что остров Рудольфа не услышит появившийся в эфире самолет. В случае продолжительного отсутствия связи вылетим тремя самолетами. Идя развернутым фронтом, будем прочесывать полосу в 30 километров. Погода ухудшилась, сплошная низкая облачность, снег“.

Поздно вечером в Главсевморпути тт. Яисоном и Бергавиновым была получена от начальника экспедиции академика О. Ю. Шмидта радиограмма, извещающая о блестящей посадке самолета в районе Северного полюса.

Москва—Норд

РАДИОГРАММЫ С ПУТИ

Первая радиограмма с борта флагманского корабля экспедиции была получена в Москве через 1 час 10 минут после ее вылета из столицы.

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170“. 13 часов 40 минут. Москва—Норд. В 13 часов 25 минут прошли Калязин. Идем точно по маршруту. Скорость 217 километров. Шевелев“.

Прошел еще час, и от экспедиции была получена вторая радиограмма:

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170“. 14 часов 40 минут. Москва—Норд. В 14 часов 27 минут оставили Вологду справа. На протяжении 140 километров пробивали фронт снегопада. Идем на высоте 150 метров. Сейчас видимость 10 километров. Всю дорогу от Москвы сильно болтает. Корабли хорошо держат строй. Шевелев“.

М. И. ШЕВЕЛЕВ
Герой Советского Союза
заместитель начальника экспедиции

А. А. ДОГМАРОВ
парторг экспедиции

Б. Л. ДЗЕРДЗЕЕВСКИЙ
синоптик экспедиции

С. А. ИВАНОВ
бортрадист самолета „СССР Н-170“

Самолеты экспедиции на Северный полюс прилетели в Нарьян-Мар

В последующих радиограммах, полученных с борта флагманского корабля, сообщалось, что погода вновь испортилась и экспедиция, опасаясь обледенения, летит под облаками, над сплошным лесом, в котором лишь изредка попадаются мелкие речки и озера...

Через 5 часов 8 минут полета все четыре тяжелых корабля благополучно приземлились вблизи Холмогор, в 70 километрах от Архангельска.

На восемь суток задержалась экспедиция в Холмогорах. Но это время не было потеряно даром. Экипажи воздушных кораблей еще и еще раз проверяли материальную часть, изучали трассу и погоду.

30 марта погода на трассе перелета резко улучшилась, и экспедиция вылетела дальше на север.

Через 3 часа 11 минут самолеты благополучно приземлились в Нарьян-Маре.

Снегопад, туман, сильный ветер, бушевавшие на трассе перелета, задержали экспедицию в Нарьян-Маре на двенадцать суток.

Самолеты покинули Нарьян-Мар только 12 апреля в 10 часов 55 минут и взяли курс на Маточкин Шар. Через 2 часа 30 минут самолеты уже пролетали над Баренцовым морем.

Над Баренцовым морем самолеты шли в облаках при сильном встречном ветре. Затем они пересекли Новую Землю, и в 14 часов 55 минут все воздушные корабли были на аэродроме Маточкина Шара.

Погода попрежнему не благоприятствовала перелету.

Из-за метелей и снегопада экспедиция задержалась на Маточкином Шаре на шесть суток. И только 18 апреля в 19 часов 35 минут экспедиция покинула Маточкин Шар и в 19 часов 50 минут легла на курс— остров Рудольфа.

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170". 20 часов 45 минут. Москва—Норд. Прошли полуостров Крашенинникова. Сейчас пересекаем Новую Землю. Курс Норд—по меридиану Рудольфа. Шевелев".

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170". 21 час 39 минут. Москва—Норд. Находимся на 77° 10′ северной широты, 58° 25′ восточной долготы. Идем на высоте 1750 метров. Внизу сплошная слоистая облачность. Вверху ясно. В разрывах видны крупные обломки ледяных полей. Новую Землю прошли над облачностью на высоте 2500 метров. Корабли хорошо держат строй. Шевелев".

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170". 23 часа 35 минут. Москва—Норд. Находимся на 78° 12′ северной широты, 58° 25′ восточной долготы. Внизу сплошная облачность. Вверху ясно. В 23 часа встало солнце. Солнечный компас работает хорошо. Маяк Рудольфа слышим хорошо. Шевелев".

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170". 0 часов 45 минут. Москва—Норд. Находимся на траверзе центральной части острова Сальм. Видимость 60 километров. Ясно. На горизонте дымка. Идем на высоте 2 тысяч метров. Шевелев".

„БОРТ САМОЛЕТА „СССР Н-170". 1 час 55 минут. Москва—Норд. Идем над Рудольфом. Иду на посадку. Привет. До свидания. Шевелев".

В 2 часа 05 минут 19 апреля все тяжелые корабли, управляемые героями Советского Союза тт. Водопьяновым, Молоковым и известными полярными летчиками тт. Мазуруком и Алексеевым, благополучно приземлились на аэродроме острова Рудольфа, расположенном на 82-й параллели северной широты.

В тот же день в 17 часов 05 минут на остров Рудольфа прилетел самолет „СССР Н-166", пилотируемый летчиком Головиным, который из-за плохой погоды вынужден был сделать посадку на мысе Желания.

Весь путь от Москвы до острова Рудольфа, общим протяжением около 4 тысяч километров, тяжелые воздушные корабли покрыли за 18 летных часов и 49 минут.

Полярная станция „Северный полюс“

Станция „Северный полюс“ зарегистрирована

По Управлению полярных станций Главсевморпути опубликован приказ, в котором говорится:

„21 мая заработала новая полярная научная станция, расположенная на дрейфующей льдине. Состав новой станции: начальник станции И. Д. Папанин, магнитолог-астроном Е. К. Федоров, радист Э. Т. Кренкель и гидробиолог П. П. Ширшов“.

Новая станция приказом включена в списки советских полярных станций под названием „Северный полюс“ под номером 56. Позывные сигналы рации „Северного полюса“—„УПОЛ“.

Что мы будем делать на Северном полюсе

Главное управление Северного морского пути возложило на нас почетную историческую задачу—достичь Северного полюса и выполнить на дрейфующей льдине целую программу разносторонних научных наблюдений.

В настоящее время по размаху научных работ в Арктике Советскому Союзу принадлежит абсолютное первенство. За последние годы в советском секторе Арктики создана сеть научных станций, на которых проводится систематическая работа по изучению тайн Севера. Наша станция на Северном полюсе замкнет круг научных станций, ведущих систематическое исследование Северного полярного бассейна. Наша станция поможет созданию исчерпывающе подробной карты мировой погоды.

Остров Рудольфа будет держать непрерывную связь с нами. Там будут находиться резервные самолеты на случай, если потребуется оказать нам помощь. Остров Рудольфа—самый крайний северный остров архипелага Земли Франца-Иосифа. Он расположен приблизительно на 81° 50′ северной широты и находится, примерно, в 870 километрах от Северного полюса. Этот остров покрыт плотным льдом, поверхность которого была сравнительно удобна для организации на ней посадочных площадок. Март и апрель—наиболее благоприятные месяцы для полетов в районе острова.

Палатка зимовщиков Северного полюса на дрейфующей льдине

НАША ГРУППА

В задачи нашей экспедиции входит выполнение огромной программы работ по гидрологии, метеорологии, акустике, биологии, астрономии. Наш коллектив организует промеры морского дна, по предположениям ученых достигающего у земной оси глубины 4—5 тысяч метров; мы ставим своей задачей тщательно изучить морское дно и установить, существует ли жизнь в морских пучинах центра Арктики. В программу работ входят опыты по земному магнетизму и притяжению.

Огромное научное значение будет иметь опытный „рейс" на дрейфующей льдине. Мы ставим своей задачей установить закон дрейфа льдов у земной оси. Высадившись на ледяном поле, мы будем систематически вести наблюдение за своим местонахождением и передавать эти сведения по радио на материк. Возможно, нас будет вращать вокруг полюса, но возможно, что и унесет в сторону. Во всяком случае мы постараемся получить точный ответ на волнующие науку вопросы.

В состав нашей экспедиции входят четверо: я, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов и Е. К. Федоров.

Кренкель—радист, хорошо зарекомендовавший себя в походах „Сибирякова" и в челюскинской эпопее; челюскинец Ширшов—научный работник, гидролог, гидробиолог и врач; Федоров—магнитолог, астроном. Это люди, на которых можно положиться. Они прошли хорошую школу арктических зимовок. Кренкель и Ширшов—орденоносцы. Федоров родился в 1910 г., один из талантливых советских молодых ученых. Зимовал со мной в качестве помощника по научной части на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин. На Земле Франца-Иосифа вступил в комсомол.

Работать мы будем следующим образом. Тов. Федоров как магнитолог и астроном будет определять местонахождение зимовки; в свою очередь Кренкель будет передавать по радио полученные результаты. Федоров как старый коротковолновик-радиолюбитель будет помогать Кренкелю в его ответственной работе по связи с внешним миром. Механиками на моторах будем работать я и Кренкель.

Научные наблюдения по гидробиологии мы будем выполнять всем коллективом под руководством Ширшова. Эти наблюдения, связанные с исследованиями морских глубин, очень трудоемки, и поэтому здесь нашему коллективу придется иногда работать целыми сутками для того, чтобы опустить на морское дно необходимые приборы.

С момента организации лагеря будет установлено круглосуточное дежурство. В обязанности дежурного будет входить, помимо общих наблюдений погоды, также наблюдение за состоянием льдов и заблаговременно отмечать о приближении сжатия льдов. Вопрос успеха экспедиции—в своевременном определении сжатия льдов.

Мы постараемся ежедневной работой вносить регулярно свои данные в мировую карту погоды. Мы постараемся, чтобы в списке советских полярных станций, передающих метеосведения, ежедневно встречалась наша станция на Северном полюсе.

ЛАГЕРЬ НА ЛЬДУ

Снаряжение. Мы раскинем наш лагерь в семи палатках. Эти палатки, как правило, будут устанавливаться на гладкой поверхности, лишенной ледяных нагромождений, опасных в случае сжатий. Предполагается, что толщина ледяного слоя поля равняется 8—12 метрам.

В основной палатке будет жилье, во второй—машинное отделение. Две другие предназначаются для научных работ гидробиолога и астронома.

Три остальных палатки—базы продовольствия, снаряжения и горючего. Для передвижения по снегу и льду мы взяли с собой горные лыжи „Телемарк" с креплениями, рассчитанными под валеные сапоги, надувные резиновые клиперботы с грузоподъемностью в одну тонну, резиновые байдарки и нарты. Нарты рассчитаны на перевозку двумя человеками груза в 300—400 килограммов.

По моему проекту московским заводом „Каучук" были изготовлены палатки. Основная жилая палатка состоит из четырех слоев: слоя брезента, двух слоев гагачьего пуха и снова брезент. Каркас палатки алюминиевый. Во избежание потери тепла пол палатки сделан пневматическим из надувных резиновых подушек. Этот пол легко надувается с помощью ручного насоса и хорошо хранит тепло. На брезенте палатки надпись белыми буквами: „СССР.—Дрейфующая экспедиция Главсевморпути". Длина палатки—3,7 метра, высота—2,2 метра, ширина—2,5 метра.

Внутри палатки в два яруса расположены две двойные кровати, сделанные из легких алюминиевых трубок. Одна из кроватей легко превращается в лабораторию. Благодаря особому устройству в палатке возможно будет временно для работы с химикалиями повышать температуру до +15°. Дверь в палатку—из алюминиевых трубок, обтянутых резиной. Края двери, для плотного прилегания, надувные. Внутри дверь обита волчьей шкурой. Для того чтобы не поддувало снизу, края палатки оторочены мехом.

В палатке на почетном месте хранятся три флага экспедиции. Первый—красный шелковый флаг с силуэтом И. В. Сталина, второй—красный с гербом СССР, третий—голубой, Главсевморпути.

Машинное отделение, расположенное в соседней палатке, сделанной из пропитанного резиной легкого шелка, состоит из основного мотора внутреннего сгорания, сделанного киевским заводом имени Чубаря, и запасного такого же двигателя. Мощность каждого из этих двигателей—по три лошадиных силы. Мы предполагаем лагерь электрифицировать. Энергию для нашей электросети мы будем получать от ветряного двигателя системы инженера Перли. Этот двигатель мощностью в 200 ватт построен по нашему заказу одним из харьковских научных институтов. Он может работать уже при ветре, дующем с силою 3 метров в секунду, чего вполне достаточно для нормального накала миниатюрных электрических лампочек. При ветре свыше 12 метров в секунду двигатель свертывает свою работу автоматически, что удобно во избежание аварий. Проведенные опыты показали хорошую работу двигателя. На Северном полюсе мы ожидаем встретить сильные ветры.

Третья палатка целиком предназначена для гидрологических и гидробиологических работ. Палатка устанавливается над прорубью с таким расчетом, чтобы прорубь не замерзала. Здесь будут храниться: лебедка, батометры (приборы для проб воды на различных глубинах). По пробам воды мы будем определять ее температуру на разных глубинах и соленость. Вполне возможно, что нам при проведении исследований удастся обнаружить теплое атлантическое течение. Для того чтобы судить о жизни на дне моря, мы будем опускать специальный щуп, кроме этого опустим особый прибор со счетчиком, снабженным самописцем. Этот прибор даст возможность определить направление и скорость течений на различных глубинах оси земного шара. Для погружений приборов на глубины будет применен трос, изготовленный по нашему заказу ленинградским заводом „Красный гвоздильщик". Трос будет находиться на трех катушках. На основной катушке будет находиться 5 тысяч метров троса.

В четвертой палатке будет работать магнитолог-астроном Федоров. В этой палатке будут находиться теодолит и приборы для измерения силы тяжести. С помощью теодолитов мы будем определять координаты своего лагеря.

План зимовки рассчитан до августа. Если сжатие льдов будет проходить благополучно, то зимовка будет продолжена на всю полярную ночь—до весны. В этом случае нам представится возможность на Северном полюсе сделать последовательно подробную фотосъемку полярного сияния, что чрезвычайно важно для изучения стратосферы. Степень сжатия льдов будет зависеть от ветра. Будут сильные ветры—положение станет угрожающим.

Одежда по нашему заказу была пошита в Москве. Мы взяли с собой спальные мешки, сделанные из волчьих шкур и из шелка и гагачьего пуха. В случае морозов крепче 40° мы будем пользоваться мешками из волчьих шкур, надевая под них мешки из гагачьего пуха. Шерстяное белье вязали по нашему заказу из отборной мериносовой шерсти. Каждый из участников одет в шелковое белье и вязаное шерстяное, меховые олени рубахи и брюки. Под рубаху дополнительно одеваем свитер. В зависимости от погоды мы будем носить ушанки из ныжика, ушанки из россомахи с двумя слоями ватина. На руках—шерстяные рукавицы без пальцев, с пальцами, рукавицы из волчьих шкур с крагами, типа авиационных. Особо заботливо решен вопрос о ногах. Мы взяли меховые чулки—лапты, годные для морозов в 40—50°, валенки размером 48 с таким расчетом, чтобы одевать одновременно несколько пар чулок. Нам много не придется ходить, поэтому на ноги было обращено серьезное внимание. На лето лаборатория Института физической культуры изготовила для нас высококачественные болотные сапоги. Кроме всего прочего, взяты теплые унты из нерпы, по две пары на каждого.

Мы взяли с собой домино, шашки, патефон с 15 пластинками. Кроме этого мы с собой взяли легкий портативный киносъемочный аппарат с 3 тысячами метров пленки. С помощью этого аппарата мы постараемся запечатлеть наиболее интересные моменты пребывания экспедиции на полюсе.

С собой мы взяли для охоты на медведей и защиты от них винчестер, винтовки и собаку. Надеемся, что белые медведи помогут нам разнообразить меню. Однако наши запасы продовольствия, достигающие 4 тонн, и так весьма разнообразны. Номенклатура нашего продовольствия насчитывает 46 названий. Среди всего прочего много изделий, подготовленных для нас Институтом инженеров питания. Здесь в таблетках и кубиках супы, компоты, борщи, каши, кроме этого—какао, масло, шоколад, жестянки сгущенного молока, специальный шоколад с яичным желтком, 150 килограммов пельменей, 100 килограммов замороженных отбивных котлет, колбаса, 10 килограммов лимонного сока в металлических бидонах, паюсная икра, плавленый сыр, яичный порошок, кисели, высокопитательные куриные котлеты в порошке. Для того чтобы изготовить для экспедиции 300 килограммов куриных котлет в порошке, потребовалось зарезать 5 500 штук кур!

Мы разработали точный распорядок дня на зимовке. Он будет таков: в 8 часов утра—подъем. К 9 часам дежурный готовит завтрак. В течение дня—очередные работы. После ужина—политкружок, слушание радионовостей из далекой столицы нашей прекрасной родины, чтение. Часты будут авралы—мы с особой тщательностью будем следить, чтобы не засыпало дорожки к нашим палаткам.

Немного истории

В заключение я расскажу об истории создания нашей экспедиции. Уже давно были предложены проекты организации воздушной экспедиции к Северному полюсу с высадкой группы ученых на лед. Но практически осуществить эту замечательную идею выпала честь нам, людям нашей советской родины.

Когда я находился на зимовке в 1932 г. на Земле Франца-Иосифа, я часто наблюдал огромные ледяные поля, приходившие из неизвестных пространств к берегам нашего острова. Это были мощные ледяные поля, неуклонно двигавшиеся вперед, давившие все льдины, встречавшиеся им на пути. Такие поля я наблюдал и во время зимовки на мысе Челюскин. Тогда же у меня возникла мысль использовать их для научных исследований, перебраться на них с достаточным запасом продовольствия и попутешествовать год, а может быть и два.

Когда я вернулся в Москву с зимовки на мысе Челюскин, О. Ю. Шмидт предложил мне на следующую зимовку ехать на горногеологические разработки на мысе Нордвик; это было в начале 1936 г. Я попросил разрешения остаться и начать подготовку к путешествию на Северный полюс.

Разрешение было получено. О. Ю. Шмидт принял горячее участие в подготовке экспедиции. В организации экспедиции мне помогали Ширшов и Федоров, подлинные энтузиасты освоения наших арктических окраин. Втроем день за днем мы осуществляли наши планы подготовки экспедиции.

Советский флаг на полюсе

В рядах героической армии советских полярников, смело осваивающей бывшую страну „белого безмолвия", почетное место принадлежит активным участникам—бойцам, командирам и политработникам Красной Армии. Они, отважные и дисциплинированные, крепко борются за новые победы над стихией.

На отдаленных полярных станциях и факториях мыса Нордвик, острова Врангеля, Чукотки, на Игарке работают тысячи бывших бойцов и командиров Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Они принесли с собой в Арктику навыки и лучшие боевые традиции Красной Армии. Они своим примером сплачивают многочисленный коллектив полярных работников.

Ежегодно на зимовку в Арктику пароходы доставляют новых зимовщиков. Среди них особо выделяются своей дисциплиной, знанием техники и высокими волевыми качествами демобилизованные бойцы, добровольцами поехавшие на трудную работу на Дальнем севере. Люди, воспитанные Красной Армией, являются самыми ценными в системе Главного управления Северного морского пути.

В последние дни подготовки экспедиции на Северный полюс я хочу особо отметить на страницах „Красной звезды" заслуги людей, прошедших прекрасную школу Красной Армии, людей, обеспечивавших возможность наших дальнейших побед в Арктике. То, что было мечтой,—все осуществляется: экспедиция организована на самолетах отечественного производства, самолеты ведут летчики-полярники, воспитанные великим Сталиным.

Было много трудностей, и временами казалось, что организовать экспедицию сложнее, чем достичь полюса. Но наконец подготовка закончена, и грузы упакованы. Все снаряжение и продовольствие рассчитаны на полтора года.

Когда прибудем на Северный полюс, мы водрузим флаг в честь того, кто вдохновлял нас на наши победы, кто обеспечил победное освоение далеких северных окраин, кто является самым близким другом советских зимовщиков,—в честь товарища Сталина. Вождю народов мы пошлем первую нашу радостную радиограмму с Северного полюса.

Начальник полярной станции „Северный полюс"

И. Д. ПАПАНИН

Е. К. Федоров осматривает метеорологические приборы полярной станции „Северный полюс“

Радиостанция Северного полюса

О возможности экспедиции на Северный полюс я впервые услышал в 1930 г. от профессора В. Ю. Визе. Желательность организации подобной экспедиции выдвигалась Фритьофом Нансеном на заседании международного общества „Аэроарктика". Большинство ученых считало эту затею фантастической и несбыточной. Ярыми и давнишними защитниками экспедиции на Северный полюс были Визе, Свердруп и Мальмгрен, трагически погибший при катастрофе дирижабля экспедиции Нобиле „Италия".

После смерти Нансена В. Ю. Визе являлся основным поборником этой идеи. Экспедицию предполагалось высадить на полюсе с помощью германского дирижабля „ЛЦ-127", но с приходом к власти в Германии фашистов там было уже не до таких экспедиций, и рассчитывать на использование мощных дирижаблей не приходилось.

В 1930 г. я написал на имя В. Ю. Визе заявление, в котором просил считать меня первым кандидатом на возможную вакансию радиста Северного полюса.

Во время исторического сквозного рейса „Сибирякова" с запада на восток по Северному морскому пути О. Ю. Шмидт, рассказывая о перспективах освоения Арктики, между прочим сообщил, что на последний год второй пятилетки намечается экспедиция к Северному полюсу с высадкой там небольшой группы научных работников.

В долгие ночи пребывания челюскинцев в ледовом лагере Шмидта мы часто возвращались к этой теме, высказывая различные проекты и предложения. Одним из участников этих бесед был в то время гидробиолог П. П. Ширшов, который теперь участвует в нашей экспедиции. Свою жизнь в палатках лагеря Шмидта мы даже склонны были рассматривать как своеобразную тренировку к будущей длительной зимовке на Северном полюсе. Несомненно, что двухмесячное пребывание на льдах Чукотского моря дало нам такой опыт, который мы в другой обстановке, конечно, приобрести не смогли бы.

Перед отъездом на зимовку на Северной Земле, летом 1935 г. я не раз беседовал с О. Ю. Шмидтом и заручился его твердым обещанием: в случае организации экспедиции на полюс включить меня в ее состав. Весной 1936 г. на островах С. Каменева (Северная Земля) я получил радиограмму от своего старого знакомого, одного из лучших советских полярников— И. Д. Папанина. Он запрашивал: можно ли шить для меня полярное обмундирование по размерам моей одежды, имеющейся в Москве. Не требовалось быть особенно догадливым, чтобы понять, о чем идет речь. Вскоре пришла радиограмма с предложением прислать свои пожелания о сборке специальной радиоаппаратуры.

Получив 1 мая приветственную телеграмму за подписями Папанина, Ширшова и магнитолога-астронома Федорова, я убедился, что подготовка уже на полном ходу.

Меня, естественно, больше всего интересовала радиоаппаратура дрейфующей станции Северного полюса. Эту аппаратуру взялась построить опытная радиолаборатория управления НКВД по Ленинградской области. Под руководством начальника радиолаборатории т. И. А. Гаухмана была создана аппаратура, которая будет служить источником постоянной связи между Северным полюсом и землей.

О значении радиосвязи в условиях Арктики много говорить не приходится. Однако в экспедиции на Северный полюс уверенная связь с землей является буквально вопросом жизни всех участников дрейфующей

зимовки. Если допустить мысль, что мы не сможем передать по радио местоположение экспедиции, определенное астрономом т. Федоровым, то практически это означает невозможность найти нашу группу. Искать ее в полярном бассейне, не зная точного местонахождения, равносильно поискам иголки в стоге сена. Наша радиостанция должна бесперебойно работать, а затем помочь самолетам найти нашу группу.

Ленинградская радиолаборатория сделала все, чтобы гарантировать максимальную надежность аппаратуры. При общем весе всей экспедиции (включая 4 человек) в 9 тонн на радиоаппаратуру приходится 500 килограммов. Имеются два комплекта приемо-передаточной аппаратуры: так называемый мощный вариант (порядка 80 ватт) и маломощный (20 ватт). Все части обеих станций взаимозаменяемы.

Основным источником питания нашей радиоаппаратуры являются щелочные аккумуляторы (повышенной емкости и морозостойкие), изготовленные по специальному заказу. Они заряжаются или от небольшого ветряка, который мы взяли с собой, либо от динамо бензинового двигателя. В случае продолжительного отсутствия ветра и поломки бензинового двигателя радиостанция питается динамомашиной ручного привода.

Существует опасность, что радиоаппаратура может быть потеряна во время сжатия льдов и торошения. На этот случай, чтобы не лишиться радиосвязи, мы будем держать на нартах, в некотором отдалении от своей палатки, комплект аварийной станции, аккумуляторы и ручной привод.

Другая опасность, значительно более реальная,—это резкое изменение температуры в палатке. Чтобы экономить горючее, мы не станем отапливать свою палатку. Она будет нагреваться лишь в часы приготовления пищи. Следовательно, температура будет колебаться. Чтобы это не отозвалось губительно на аппаратах, они сделаны почти герметическими.

Наша экспедиция включилась в общую службу погоды и 3—4 раза в сутки будет передавать метеорологические сводки. Кроме того, мы будем регулярно передавать сведения о своем местонахождении, а также самые ценные материалы научных работ, газетные и частные корреспонденции. В свободное время будем слушать радиовещательные станции.

Я постараюсь работать на коротких волнах с радиолюбителями, так как чрезвычайно интересно установить возможность связи при сравнительно небольшой мощности станции Северного полюса.

Полярная радиостанция на острове Рудольфа обеспечит круглосуточное наблюдение за нашими сигналами и при первом же вызове будет нам отвечать. Это необходимо потому, что в результате подвижек и сжатия льда нам, возможно, придется переходить со своей палаткой с места на место, а это вызовет временные перебои в работе нашей радиостанции. Ясно, что я буду стараться делать эти перерывы максимально короткими и быстро восстанавливать утерянную радиосвязь.

Все наши радиограммы пойдут через остров Рудольфа на Диксон и Москву.

Я рассчитываю, что при хорошей организации радиосвязи на острове Рудольфа и Диксоне наши радиограммы будут достигать Москвы в течение 1—2 часов.

Наш небольшой коллектив состоит из людей, связавших свою жизнь с работой в Советской Арктике. На мою долю выпала почетная задача—обеспечить связь Северного полюса с материком. Я приложу все усилия, чтобы выполнить порученное мне дело.

Радист полярной станции
„Северный полюс"
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Лагерь экспедиции и полярная станция на Северном полюсе

Первые жители на 90° северной широты

21 мая возглавляемая О. Ю. Шмидтом экспедиция Главсевморпути сделала посадку на Северном полюсе. Там поднят флаг Союза советских социалистических республик.

Партийные и непартийные большевики спокойно, без шума сделали великое дело, достойное социалистической эпохи. Совершив посадку на полюсе, они за несколько часов установили ветряной электродвигатель, построили склады для продовольствия и жилье для четырех советских полярников. Таким образом, советский флаг, гордо реющий на полюсе, не одинок. Советские люди охраняют великое знамя своей прекрасной родины.

Не легко далась эта замечательная победа. Ей предшествовала длительная и серьезная подготовка.

Еще летом прошлого года ледокол „Русанов" доставил на остров Рудольфа различное оборудование и припасы. Под руководством т. Папанина там была организована исходная база экспедиции. Здесь, в 900 километрах от полюса, очень скоро возник поселок с электростанцией, радиомаяком, удобным жильем.

Некоторым может показаться, что полет до полюса, продолжавшийся

с 22 марта по 21 мая, был продолжителен. Признаться, даже многим из нас казалось, что там, на острове Рудольфа, наши товарищи напрасно упускают отдельные дни сносной погоды и не делают попытки штурмовать полюс. Однако посланная 30 апреля с острова поздравительная телеграмма т. Шмидта дала ответ на эти сомнения, которые были и у пишущего эти строки.

„Вместе со всем коллективом,—телеграфировал Отто Юльевич,—поздравляем товарищей с первым мая. Настроение у всех великолепное. Проявим выдержку, гарантирующую успех".

После этой телеграммы стало ясно, что „там виднее", когда лететь на полюс. В этом деле торопиться нельзя.

Наступил великий пролетарский праздник 1 мая. Все зимовщики станции острова Рудольфа и участники экспедиции вместе со всей страной отпраздновали среди вечных льдов и глетчеров этот праздник труда. Парторг т. Догмаров радировал нам:

„Великолепно провели праздник. Утром демонстрация, весь день повышенное праздничное настроение. Выпущен специальный номер газеты при активном участии Бронтмана—корреспондента „Правды", Виленского—„Известий". Вечером—торжественный ужин. Ваше приветствие обрадовало всех. Лучшие пожелания..."

Решающий этап экспедиции начался с момента разведывательных по-

летов т. Головина. *Первую разведку на полюс он сделал 5 мая. Ровно через пять часов после старта, в 16 часов 32 минуты, самолет Головина, как показали специальные приборы, был над полюсом.* Однако из-за сплошного тумана ему не удалось совершить там пробную посадку или наметить площадку, годную для посадки всех самолетов. Этот разведывательный полет вселил новую уверенность в успехе экспедиции. Но непогода по-прежнему задерживала полеты.

Наконец, удалось „подстеречь" погоду, и 21 мая, в 4 часа 52 минуты, О. Ю. Шмидт вместе с тт. Папаниным, Крепкелем, Федоровым и Ширшовым на самолете „СССР Н-170", пилотируемом т. Водопьяновым со своим экипажем, пошли на Северный полюс. Остальные самолеты должны вылететь туда после посадки флагманского корабля.

Начались волнующие часы ожидания результатов этого исключительного полета. Каждый час начальник экспедиции радировал о движении самолета. Туман, северный ветер—такова была дорога на полюс.

В 11 часов связь с самолетом прервалась... Что случилось? Мы были уверены, что самолет сел хорошо и люди налаживают радиосвязь, но все же где-то в тайниках сердца возникала тревога: „А вдруг что-нибудь случилось?" Проходят мучительные часы неизвестности. Тревога все больше овладевает нами. Связываемся с островом Рудольфа: там все на-чеку...

Около 12 часов ночи вихрем врывается начальник радиослужбы т. Воробьев.

— Связались с Северным полюсом, все хорошо!—прокричал он и тут же удрал в радиоцентр.

Все облегченно вздохнули. Вскоре мы получили волнующую, радостную, всем теперь известную телеграмму от т. Шмидта. Во время чтения ее хотелось кричать от радости.

Какой триумф! Он достоин страны социализма. Воодушевленные партией и правительством и лично товарищами Сталиным и Молотовым, которые в деталях рассматривали и утверждали план всей этой экспедиции, советские полярники пошли на полюс не за „рекордами", не за личной славой. Они пошли туда во имя нашей великой родины, служить которой будет и Северный полюс.

Основная летная часть экспедиции скоро возвратится в Москву. Один мощный самолет летчика-орденоносца т. Мазурука останется на острове Рудольфа „дежурить" на весь период дрейфа зимовки четырех человек на Северном полюсе. Эти замечательные люди будут изучать метеорологические и атмосферные явления полюса—своеобразной „фабрики погоды". Их работа внесет огромный вклад в советскую прикладную науку. Результаты этого вклада трудно переоценить и с точки зрения окончательного освоения Северного морского пути, и с точки зрения авиации, и с точки зрения сельского хозяйства основных районов нашей страны.

Мы не сомневаемся в конечном успехе этой небывалой в истории человечества экспедиции, ибо оставшиеся на полюсе люди не будут чувствовать себя оторванными от своей родины.

Привет гордым соколам нашей авиации, овладевшим под руководством лучшего полярника О. Ю. Шмидта Северным полюсом!

Привет первым советским жителям Северного полюса—Папанину, Крепкелю, Федорову, Ширшову!

Начальник Политуправления
Главсевморпути
С. А. БЕРГАВИНОВ

Научная работа начата

День ото дня наша станция обогащается различными действующими приборами. Сегодня установили у жилой палатки самопишущий прибор для записи скорости ветра. Федоров оборудовал палатку для гравитационных исследований. Вечером он начнет определение силы тяжести.

Вообще даже в самые напряженные строительные дни мы не прекращали научных наблюдений. Уже получены некоторые интересные данные, например определение магнитного склонения в районе полюса. Оно расходится с прежним теоретическим подсчетом. Горизонтальная составляющая здесь в пять раз меньше, чем в Москве.

Наблюдение за ветровым режимом показывает весьма значительное преобладание северных и северо-западных ветров. Правда, эти названия здесь звучат весьма условно, так как практически во все стороны от нас тянется юг. Север—это наш лагерь.

И. Д. ПАПАНИН
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Теплое течение у полюса

Вчера у нас был большой день. Впервые в районе полюса удалось взять пробы воды Ледовитого океана. Сделано это при помощи самодельной лебедки, установленной на нартах.

Утром мы отвезли эту лебедку к трещине и опустили батометры на глубину в тысячу метров. Гидрологу Ширшову удалось взять пробы воды с глубин в 300, 400, 500, 750 и 1 000 метров.

Термометры показали, что здесь, в центре Ледовитого океана, проходит мощный слой сравнительно теплой воды, повидимому, атлантического происхождения. Связь этого теплого течения с Гольфстремом окончательно будет установлена после химического анализа проб. Сейчас Ширшов готовится к более точному определению верхней и нижней границы теплого слоя воды.

Уже первые результаты работы этой пробной самодельной гидрологической станции вызвали исключительный интерес у участников экспедиции. До сих пор о существовании теплых вод в центре Ледовитого океана ничего не было известно. Вчера же нам удалось выловить в океане крупного рачка-бокоплава и несколько мелких рачков. Несмотря на их внешнее сходство с известными нам типами рачков, они являются пока уникальными представителями водной фауны в районе Северного полюса.

И. ПАПАНИН
Э. КРЕНКЕЛЬ

Продолжаем изучать течения Ледовитого океана

Результаты первой гидрологической станции, сделанной 4 июня Ширшовым, оказались очень интересными. Под нами на глубине от 250 до 610 метров проходит теплое течение. Вода имеет положительную температуру. Сверху и снизу этого течения находятся холодные массы воды с отрицательной температурой. Ширшовым шестнадцать раз взята проба воды с различных горизонтов—от поверхности до глубины 1 тыс. метров. Исследования улова не производились.

Как только прилетел Мазурук, мы немедленно разгрузили его самолет и сразу же принялись за монтаж гидрологической лебедки. Участники экспедиции вырыли нам лунку в центре льдины для опускания троса. 6 июня впервые измерили глубину океана в районе полюса.

Герой Советского Союза П. Д. ПАПАНИН
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Глубина океана на Северном полюсе—4 290 метров

7 июня, 19 часов 30 минут. *(Радио.)* 7 июня координаты нашей полярной станции—88 градусов 54 минуты северной широты, 20 градусов западной долготы. Взята полная глубоководная гидрологическая станция. Глубина океана оказалась 4 290 метров. Взята проба грунта—колонка зеленовато-серотемного ила. Промер произведен ручной гидрологической лебедкой, снабженной автоматическим тормозом. Опускание длилось 2 часа 40 минут. Подъем потребовал непрерывной шестичасовой работы всех нас.

Распределение температур показало следующее: под слоем холодной арктической воды—температура минус 1,63 градуса. Начиная от глубины в 250 метров до 600 метров обнаружен слой воды с положительной температурой, достигающей на глубине 400 метров плюс 0,77 градуса. Начиная с 750 метров до придонных слоев температура постепенно понижается, достигая на глубине в 2 930 метров сравнительно высокой величины—минус 0,70 градуса. В придонном слое термометры не выдержали давления в 430 атмосфер и были раздавлены.

П. Д. ПАПАНИН, И. И. ШИРШОВ,
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ, Е. К. ФЕДОРОВ

Птицы на полюсе

Ширшов и Федоров видели, как над широкой трещиной мимо лагеря пролетел чистик—водяная птица.

Это уже второй случай, подтверждающий присутствие живого существа на Северном полюсе. Не так давно мы несколько раз слышали писк пуночки. Ни один из полярных исследователей, добиравшихся до широт, лежащих близко к полюсу, никогда не встречал признаков жизни. Они не видели ни птиц, ни зверей.

Л. БРОНТМАН

Научные работы на Северном полюсе

Сообщаем результаты работ дрейфующей станции за июль. Дрейф льда за истекшее время можно разделить на два различных периода: последняя декада мая характеризовалась средней скоростью в 4 мили в сутки, направленной приблизительно к югу и к меридиану Гринвича. В июне—

июле направление перемещения льдины сохраняется, однако величина скорости снижается до полутора миль в сутки. Таким образом, за июнь мы передвинулись по прямой на 36 и за июль—на 40 миль.

Сопоставив путь льдины, зафиксированный астрономическими определениями, с направлениями и скоростью ветра, мы смогли определить по методу Свердрупа непосредственное действие ветра. Одновременно лед увлекается постоянным течением со скоростью полуторы мили в сутки в направлении к юго-востоку. Результаты обработки регулярных вертушечных наблюдений дадут более детальную картину зависимости дрейфа от ветра.

Средняя температура воздуха за июль оказалась плюс 0,2 градуса, максимальная—плюс 1,7, минимальная—минус 2,0 градуса. В конце июля целиком стаял снежный покров, имевший толщину в 40 сантиметров, обнажилась бугристая поверхность ледяного поля, образовались большие пресные озера. Поверхность льда изборождена старыми замерзшими трещинами. Сток ближайших озер в море происходил через нашу гидрологическую лунку. Вслед за снегом начал таять поверхностный слой льда, рассыпаясь на крупные зерна, подобные формованному снегу. Толщина стаявшего слоя—25—30 сантиметров. За последние дни таяние резко уменьшилось, сток едва заметен. В первой половине июля было несколько дней с малой облачностью, вторая половина месяца почти целиком пасмурная, часты туманы, дожди.

Частая облачность служила значительной помехой астрономическим определениям и магнитным измерениям. В июле начато изучение характера магнитных вариаций. Удалось определить 33 линии положения, сделаны три суточных серии отсчетов величин склонения и горизонтальной составляющей. Измерения величин магнитных элементов сделаны в четырех точках. На каждом пункте во время измерений отсчитывались вариации в течение нескольких часов; таким образом, измеренные величины можно привести к некоторым средним данным.

Гравитационные измерения сделаны в одном пункте, координаты которого 88 градусов 08 минут северной широты и 5 градусов западной долготы. Значение ускорения силы тяжести, по предварительным вычислениям, обнаруживает положительную аномалию. В начале июля удалось выбрать двое суток с незначительной облачностью для наблюдений за атмосферным электричеством.

В течение июля было взято пять гидрологических станций: одна полуторасуточная в верхней границе атлантического течения и четыре глубоководных. На шестой станции (88 градусов 06 минут северной широты и 4,5 западной долготы) был проведен третий промер: глубина оказалась равной 4 395 метрам. Таким образом, дно океана продолжает понижаться на пути нашего дрейфа, однако более постепенно. Если между первым и вторым промерами (расстояние 15 миль) дно понижается на 84 метра,—между вторым и третьим промерами (расстояние 40 миль) дно понижается только на 11 метров. Грунт здесь оказался двухслойным: верхний слой ил кофейно-коричневого цвета, нижний—серого.

Июльские глубоководные станции оказались удачнее июньских. Удалось выбрать термометры, выдержавшие высокое давление воды на больших глубинах. Температура воды придонного слоя оказалась значительно выше, чем показал уцелевший, но также поврежденный термометр, на второй глубоководной станции. Температура на глубине 4 385 метров—минус 0,67 градуса, на глубине 4 тыс. метров—минус 0,72. Следовательно, общая картина такова: на глубинах от 250 до 600 метров проходит теплое течение атлантического происхождения с положительными температурами. На глубине 750 метров температура близка к нулю, дальше она постепенно понижается, достигая минимума на глубине 2 500—3 000 ме-

тров (минус 0.82 0,84). Еще ниже температура снова повышается, увеличиваясь в придонном слое на две десятых.

За это время нами проведено несколько серий вертушечных наблюдений над скоростью течения в слое атлантической воды. Наблюдения производились двумя вертушками Экмана-Мерца, опускавшимися одновременно на одном тросе на разные глубины. Нижняя вертушка опускалась на глубину 1000 метров, т. е. в слой воды, в котором теплое течение отсутствует. Верхняя опускалась на 400–500 метров в слой атлантической воды. Никакой разницы в показаниях обеих вертушек не обнаружено. Это значит, что скорость течения в слое атлантической воды незначительная.

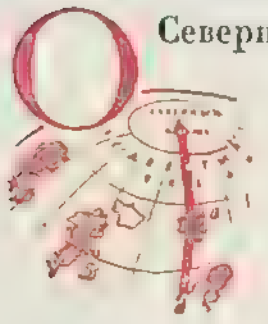
Взяты две глубоководные планктонные станции, во время которых произведены послойные уловы планктона на разных глубинах—от 3 тыс. метров до поверхности. Жизнь на глубине 3 тыс. метров значительно беднее, чем в верхних слоях, но все-таки представлена различными планктоническими животными. В последней декаде июля началось заметное развитие растительного планктона в верхних слоях моря: повидимому, наступила гидробиологическая весна. Своеобразным проявлением жизни является желтовато-красная окраска снега одного поля, вызванная развитием микроскопических водорослей. Однако это интересное явление, наблюдаемое неоднократно на льдах в более южных широтах, здесь пока редкость.

Жизнь центральной части Ледовитого океана не исчерпывается только низшими организмами. В течение июля в район лагеря залетали четыре различных чайки, вчера была медведица с двумя медвежатами приплода этого года.

И. Д. ПАПАНИН, Э. Т. КРЕНКЕЛЬ,
П. П. ШИРШОВ, Е. К. ФЕДОРОВ

Победа советской авиации и науки

Большевики на полюсе—в сердце Арктики



О Северном полюсе написаны десятки книг. Достичь его пытались многие. И многие заплатили за это собственной жизнью. Но до сих пор эта точка земного шара остается загадочной и недоступной.

Одна из экспедиций, некогда снаряжавшихся на Северный полюс, была организована русскими людьми. Это была экспедиция лейтенанта Седова—беззаветного энтузиаста полярных исследований. Снаряженная на гроши, сколоченные ценою огромных усилий, экспедиция закончилась трагически. После двух лет упорной борьбы с суровой природой Седов погиб от цынги, не достигнув даже Земли Рудольфа,—за тысячу километров от полюса.

Великая пролетарская революция призвала к жизни Советскую Арктику. Борьба за освоение Крайнего севера с каждым годом развертывалась все шире и шире. Наша научная мысль начала интенсивно работать в этом направлении. Советские ученые и полярники предложили несколько проектов покорения полюса. Известны, например, предложения полярника-орденоносца Минеева и профессора Визе, относящиеся к 1930—1932 гг. В лагере Шмидта, раскинутом на льдине в Чукотском море после гибели парохода „Челюскин", этот вопрос дебатировался очень серьезно. О. Ю. Шмидт высказал тогда очень ценные мысли относительно тактики наступления на полюс. Его горячо поддержали челюскинцы Ширшов и Кренкель. Сейчас они зимуют на полюсе в группе Папанина...

Академик Шмидт упорно разрабатывал свою идею и добился включения ее в государственный план освоения Арктики как задачи недалекого будущего. Экспедиция на Северный полюс венчает собою первый этап планомерной работы по освоению Полярного бассейна.

Независимо от своих предшественников я много лет работал над идеей покорения Северного полюса с воздуха. Как летчик, я хорошо разбирался в возможностях полярной авиации и был убежден, что именно самолету предстоит решить этот сложный вопрос. Да, именно самолету, несовершенство которого в свое время разбило столько блестящих идей!

Участие в челюскинской эпопее подтвердило мои предположения, а спокойный перелет по великой трассе Москва—мыс Шмидта превратил предположения в уверенность. Последующие перелеты помогли развить и детализировать окрепшую уже идею. На скелет теории нарастала чудесная плоть: практика, опыт, научные наблюдения.

Летом 1935 г. О. Ю. Шмидт, для которого мои мечты не были секретом, доверил мне осуществление своего научного замысла. Произведенные мною расчеты ему очень пригодились. Взяв на себя руководство научно-исследовательской частью экспедиции на Северный полюс, Отто Юльевич поручил мне составить проект переброски людей и грузов в сердце Арктики.

До прошлого года среди советских летчиков и полярников не существовало единого мнения относительно того, какое именно время года наиболее благоприятно для полета в высоких широтах. А коль скоро этот вопрос не был ясен, мы не могли притти к общему мнению и в другом вопросе, тесно связанном с первым: никто не мог с уверенностью сказать, какой тип самолета наиболее приспособлен для полетов в Арктике—сухопутный на лыжах, сухопутный на колесах или гидроплан.

Для того чтобы положить конец спорам, мне было предложено совершить большой арктический перелет по маршруту Москва—Земля Франца-Иосифа—83° северной широты. Еще до этого полета я считал, что лучшее время для экспедиционных полетов в Арктику—это ранняя весна—март—апрель—май. Полет целиком подтвердил эти предположения.

Зимой Арктика погружена в многомесячную полярную ночь. Без видимых ориентиров, без оборудованных по всем правилам авиационной техники аэродромов и промежуточных посадочных площадок в темноте летать невозможно.

Лето в Арктике изобилует густыми туманами, угрожающими самолету обледенением, гибелью. Летние туманы устойчивы, они занимают огромные площади и поднимаются на 5—6 тысяч метров. Позднее, уже после моего полета, все эти данные подтвердились вновь. Это было тогда, когда над снежными просторами Арктики летели герои Советского Союза Чкалов, Байдуков, Беляков, Леваневский и Молоков.

На весну в Арктике падает наибольшее количество ясных, солнечных дней. В это время температура редко падает ниже 20—30°Ц, а туманы носят главным образом местный характер и не поднимаются выше тысячи метров. При таком тумане нет видимости по горизонту, но сверху сквозь его пелену нетрудно уловить очертания земли или определить характер льдов.

Что касается техники пилотирования самолета в Арктике, то опыт полета на Землю Франца-Иосифа навел на мысль о некоторых новых приемах. Надо сказать, что роль радио в дальних арктических перелетах неоценима. Захваченный непогодой в каком-нибудь пункте, пилот вынужден отсиживаться там, терпеливо дожидаясь улучшения метеорологических условий. В это время совершенно необходимо держать непрерывную связь с местом следующей посадки. Как только там установится летная погода, надо немедленно вылетать. Нечего опасаться встречи в пути с туманом: его легко можно пробить и пойти над ним при ярком свете солнца. Подобный маневр не так уж сложен: ведь полярные пилоты хорошо владеют техникой слепого полета. Важно лишь, чтобы на месте посадки была хорошая погода!

Во время перелета на Землю Франца-Иосифа я почти все время пользовался своим излюбленным методом полета „вёрхом", т. е. над туманом. И всегда этот способ приводил к положительным результатам.

Я летел на Землю Франца-Иосифа по маршруту: Москва—Нарьян-Мар—Амдерма—Маточкин Шар—мыс Желания-бухта Тихая—Земля Рудольфа—83° северной широты. Осуществляя полет на Северный полюс, мы буквально повторили этот заранее проверенный маршрут. К тому же летом 1936 г. в Нарьян-Маре, на мысе Желания и на острове Рудольфа были установлены радиомаяки.

Митинг участников экспедиции, посвященный завоеванию Северного полюса и открытию полярной дрейфующей станции

Нам предстояло не только достигнуть географической точки Северного полюса, но и высадить на эту точку группу советских ученых, возглавляемую испытанным полярником-орденоносцем И. Д. Папаниным. Отважные ученые должны прожить на дрейфующем льду не менее года. В течение всего этого времени они будут непрерывно вести наблюдения над явлениями земного магнетизма, над состоянием тропосферы и стратосферы, над направлением ледовых дрейфов, морских и воздушных течений.

Последней задачей экспедиции является снятие группы Папанина с полюса и доставка ее в Москву.

Наибольшие трудности сулили две детали задания: высадка группы людей на дрейфующий лед и переброска в глубь Полярного бассейна оборудования, продовольствия и горючего.

Успехи советского парашютизма подсказывали весьма соблазнительное и чрезвычайно эффективное решение первого вопроса путем осуществления парашютного десанта. Без риска для самолетов группу научных работников вместе со всем ее „хозяйством" можно сбросить на полюс при помощи нескольких десятков парашютов. Однако я с самого начала восстал против такого решения задачи. На мой взгляд, это резко противоречит духу социалистической эпохи: оберегая машины, мы поставили бы под угрозу жизнь людей. Товарищ Сталин сказал, что люди—самый ценный капитал в нашей стране. В этих словах заложен огромный смысл. Это свидетельство великой заботы ленинской партии о человеке—активном строителе социализма, полноправном хозяине своей страны. Кто же дал нам право ради сохранности машин рисковать жизнью советских людей?!

Мы—полярные пилоты—предложили иной, диаметрально-противоположный выход из положения: рискнуть машинами, чтобы сохранить людей. И этот единственно правильный вариант был принят.

Опыт прошлогоднего полета к 83° северной широты убедил меня в том, что в районе полюса самолет посадить можно. Тогда же я подметил ярко выраженную особенность строения льдов: чем выше на север, тем ровнее становится ледяной покров. Эта особенность давала все основания предполагать, что в районе полюса найдутся подходящие для посадки самолета ровные ледяные поля. А не найдутся,—будем садиться с риском поломать машину. Мы сознательно шли на этот риск, ибо считали, что наш план дает лучший выход из положения.

На моем самолете, кроме экипажа, к полюсу отправился весь состав зимовки с основными научными приборами. Даже в том случае, если бы при посадке мы повредили самолет, нам ничто не угрожало: участники экспедиции имели с собой многомесячный запас продовольствия, а в баках самолета—большой запас горючего. Следовательно, было много шансов самостоятельно вырваться из ледового плена, если удалось бы отремонтировать самолет. В противном случае другие самолеты звена, получив по радио сообщение о нашей судьбе, имели бы полную возможность сбросить на парашютах дополнительные запасы продовольствия и необходимые для ремонта запасные части.

Идея парашютного десанта была окончательно забракована. Оставалось решить вопрос о переброске многих десятков тонн жизненно необходимого для экспедиции груза. Это было трудное дело. Мы организовали базу экспедиции и уже с нее штурмовали полюс.

Место для базы я выбрал еще в 1936 г., во время своих полетов над Землей Франца-Иосифа. Наиболее подходящей для этой цели оказался остров Рудольфа, расположенный всего в 900 километрах от полюса.

Осенью того же года, несмотря на тяжелую ледовую обстановку, т. Папанин дважды пробился к острову Рудольфа. Он выгрузил там все необходимое для экспедиции и построил несколько жилых домов. Зимовать на базе остались 20 человек.

Грузы экспедиции и зимовки мы перебросили из Москвы на базу при помощи пароходов. Переброску же грузов с базы на полюс нужно было осуществить воздушным путем. Зная это, мы остановили свой выбор на тяжелых воздушных кораблях „АНТ-6". Они обладают достаточными для этой цели грузоподъемностью и радиусом действия.

Выполнение задачи целиком могли бы обеспечить три тяжелых машины. Однако из Москвы вылетели четыре. Четвертый самолет — это дань далеко идущей предусмотрительности. В самом деле: случись какое-нибудь несчастье с одной из машин—что делать? Свертывать экспедицию? Сужать ее задачи? Нет, задание должно быть выполнено во что бы то ни стало! И его выполнение обеспечивает резервная машина, взятая в экспедицию „на всякий случай".

После высадки зимовщиков на полюсе основному звену тяжелых кораблей экспедиции больше нечего делать на базе. Они вернутся в Москву и будут использованы для других целей. На базе останутся один резервный тяжелый корабль и два легкомоторных самолета, предназначенных для разведки и связи. Эти машины будут находиться в распоряжении начальника летной части базы пилота Л. Г. Крузе. За год с зимовкой может случиться многое, и т. Крузе будет иметь возможность оказать ей немедленную помощь. По истечении же срока зимовки резервная машина снимет зимовщиков с полюса или, вернее, с того места, куда их отнесет ледовым дрейфом.

Кроме четырех тяжелых машин в распоряжении высокоширотной экспедиции находится еще один самолет—разведывательный. Понятно, что разведчик должен быть легче и подвижнее „воздушных дредноутов"—„АНТ-6". Для этой цели избран двухмоторный самолет „АНТ-7". Им командует полярный пилот П. Г. Головин.

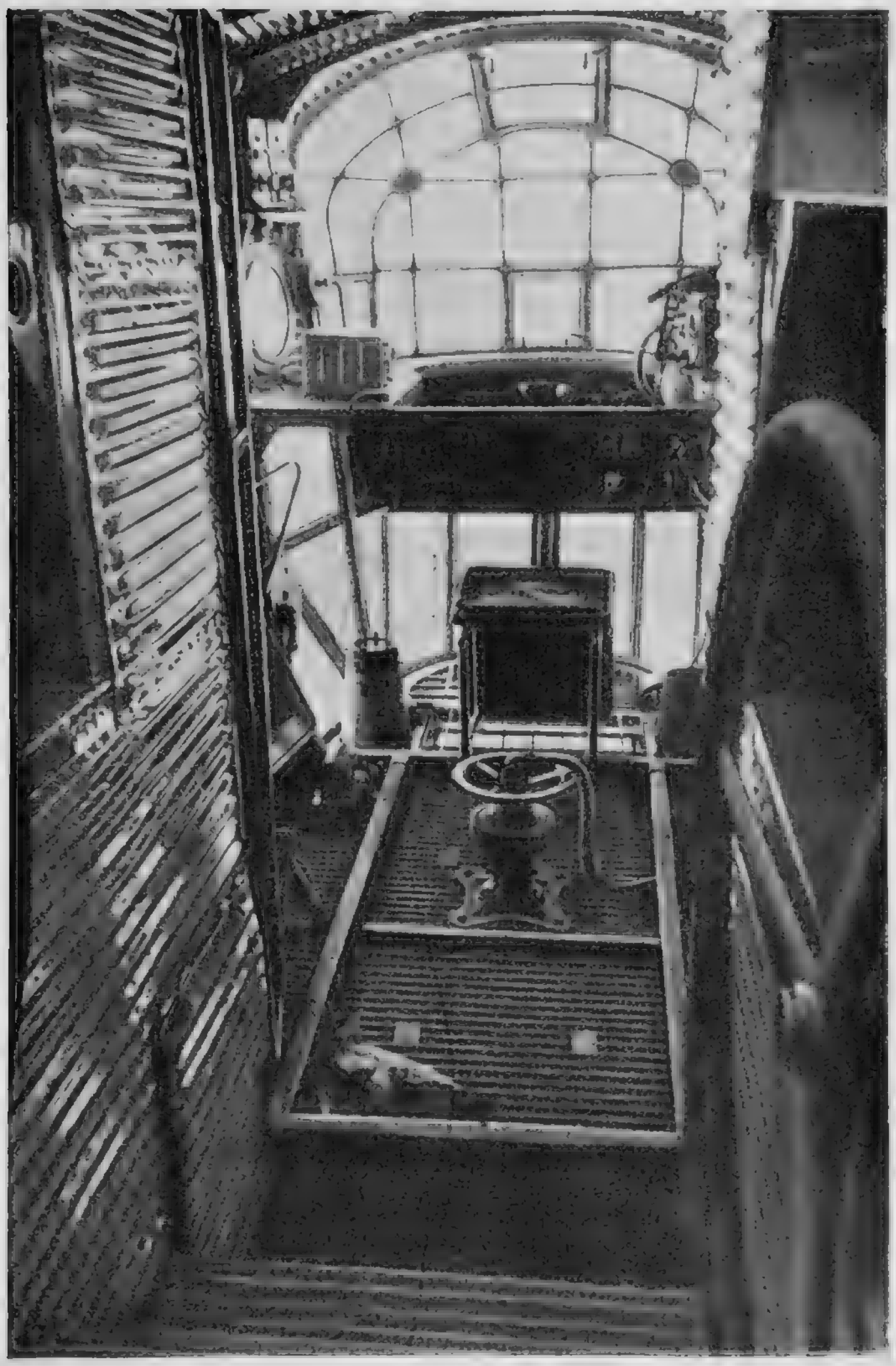
По своим качествам и специальному оборудованию самолетный парк экспедиции не оставляет желать ничего лучшего. Задолго до старта мы получили с заводов новенькие самолеты и оборудовали их всем необходимым для полета в сложных условиях Арктики. Специальные приспособления позволяют быстро запускать моторы при любом морозе. Пилотская и штурманская рубки на самолетах этого типа бывают открытые. Мой бортмеханик Ф. П. Бассейн сконструировал специальный „фонарь"—обтекаемую, удобную стеклянную „крышу".

Приспособлений, облегчающих вождение и эксплоатацию самолетов в Арктике, мы сделали очень много, вложив в переоборудование машин весь свой опыт полярных пилотов.

Исключительное внимание уделено радиооборудованию наших самолетов. Оно настолько совершенно, что позволяет держать непосредственную связь с Москвой, как бы далеко от столицы мы ни находились в это время. При его помощи командир отряда, не отрываясь от управления самолетом, может разговаривать в воздухе со своим экипажем и с командирами летящих рядом кораблей так же легко и просто, как мы разговариваем по телефону из своей комнаты в Москве.

Технически совершенная материальная часть экспедиции находится в руках замечательных людей—испытанных и до конца преданных своей родине полярников. В числе пилотов экспедиции такие выдающиеся люди, как Герой Советского Союза В. С. Молоков и орденоносец М. С. Бабушкин. Тов. Бабушкин летит вместе со мной, на моем корабле. Тов. Молоков—командир второй тяжелой машины. Командир третьей машины—замечательный полярный летчик орденоносец А. Д. Алексеев. Командиром резервной машины назначен И. И. Мазурук, пилот-орденоносец, пользующийся огромным авторитетом на Дальнем Востоке.

Исключительная ответственность за успех такого перелета ложится на флагштурмана экспедиции. Без карт, пользуясь в полете одной только



Штурманская рубка самолета „СССР Н-172"

астрономической ориентировкой, он должен уметь привести звено к географической точке полюса. Всякому, кто хоть немного знаком с условиями самолетовождения в Арктике, понятна исключительная сложность такой задачи: трудно долететь до полюса, но во стократ труднее найти его, точно определить эту точку с воздуха. Поэтому выбор человека, которому можно было бы поручить выполнение обязанностей флагштурмана экспедиции, беспокоил нас больше всего остального. И все мы вздохнули свободно, когда узнали, что флагштурманом нашего перелета будет И. Т. Спирин. Майор Спирин стал широко известен стране после беспримерного перелета Героя Советского Союза М. М. Громова, в экипаже которого он находился. Большая техническая культура, серьезные знания и замечательные способности сделали этого человека выдающимся специалистом. Участие в экспедиции трижды орденоносного майора Спирина еще больше укрепляло нашу уверенность в своих силах.

Каждый день подготовки убеждал нас в том, что дело, которое поручено нам партией и правительством, дорого всему советскому народу. Стоило только на любом заводе, на любой фабрике заикнуться о том, что данный заказ предназначен для высокоширотной экспедиции, как его выполняли немедленно, вне всяких очередей, и мы получали продукцию наивысшего качества. Легко и радостно работать, когда чувствуешь, что тебя окружают миллионы друзей!

Мы знали, что наша экспедиция утверждена правительством по инициативе товарища Сталина. Мы знали, что он находит время внимательно следить за подготовкой перелета. И никто из нас не остановится ни перед какими трудностями, чтобы с успехом осуществить этот новый, невиданный еще в истории Сталинский маршрут!

Первые зимовки

Об Арктике, о работе в этом суровом, мало изведанном крае я стал мечтать, едва только перешел к мирной жизни, после многих лет, проведенных на фронтах гражданской войны.

Случай представился в связи с полетом на полюс „Графа Цеппелина". Я был назначен заведующим почтовым отделом на „Малыгине", которому предстояло встретиться с „Цеппелином" и обменяться почтой. Произошло это у Земли Франца-Иосифа, в бухте Тихой.

Когда началась подготовка ко второму году зимовки, я обратился к Отто Юльевичу Шмидту с просьбой включить меня в отряд бойцов за освоение Советского Севера.

Меня назначили начальником экспедиции зимовщиков в бухте Тихой. Мы шли на „Малыгине". Нас, зимовщиков, было 20 человек. Мы рано вышли в море, и „Малыгин" в течение 14 дней пробивался сквозь тяжелые, грозные льды. Это было первое знакомство с суровым нравом Арктики. Все же до бухты Тихой добрались благополучно.

Бухта очень скоро приняла вид давно заселенного места. Мы выстроили ангар для самолетов, жилой дом, баню, научные павильоны.

Зимовщики с головой ушли в работу. Здесь изучали распространение радиоволн, атмосферное электричество и т. д. Полярная ночь прошла для всех нас незаметно—настолько мы были увлечены работой. Коллектив хорошо подготовился к весенним экспедициям по Земле Франца-Иосифа.

Весной, с появлением солнца, занялись организацией экспедиций. Одну группу людей отправили в Альджер. Предстояло как можно скорее организовать промежуточные базы для группы Федорова, которая отправилась зимовать на остров Рудольфа.

По литературе мы знали, что на Альджере имеется корм для собак,

оставленный экспедицией Циглер—Болдвина в 1902 г. В течение восьми суток мы взрывали здесь ледники, пока не добрались до пеммикана (собачьего корма). Пеммикан этот мы разбросали по всем базам на пути к острову Рудольфа.

...Пятнадцать месяцев зимовали на Земле Франца-Иосифа. Потом вернулись в Москву. Отчитались. С чувством гордости выслушали отзыв Арктического института о нашей полярной станции, как об одной из лучших.

Свой отдых в Сочи я провел в мыслях о возвращении в Арктику. Вскоре мне посчастливилось быть организатором зимовки на мысе Челюскин.

Имея опыт первой зимовки на Земле Франца-Иосифа, я постарался эту экспедицию оснастить в техническом отношении как можно лучше.

Мы взяли с собой два небольших вездехода. Они сослужили нам огромную службу. При помощи вездеходов мы перетащили весь груз—более тысячи тонн—с ледокола на берег. На вездеходах доставляли материал к площадкам строительства.

Мы выстроили два жилых дома—один для двадцати человек, другой—для десяти, здание для электрической станции, продовольственный сарай, столовую, ангар. Установили радиостанцию, обсерваторию. Жилища были радиофицированы, и каждый зимовщик мог слушать передачу—у кровати его висела радиотрубка.

Очень скоро на мысе Челюскин вырос целый городок, жители которого были заняты кропотливой научной работой.

Зимовщики изучали территорию мыса. Они прошли на собаках 4 тысячи километров. Исследовали пролив Вилькицкого, район Таймырского озера, где экспедиция прошла путь, намеченный Норденшельдом,—от зимовки на мысе до реки Таймырки. Гидрологическая группа во главе со старшим гидрологом Мелешкой прошла на остров Гейберга, чтобы снять точную его карту.

С крупным багажом научно-исследовательской работы наша экспедиция возвратилась в Москву. Работа коллектива была хорошо принята. Нас всех премировали (мне лично досталась легковая машина „М-1“). Но лучшей, обязывающей меня на всю жизнь наградой я считаю присвоение моего имени гидрографическому судну в арктических водах.

НА ЛЬДИНЕ К ОСИ МИРА

Наша социалистическая страна достаточно богата, достаточно сильна, чтобы взяться за разрешение самых смелых научных задач. И Главсевморпуть занялся организацией дрейфующей экспедиции.

Опыт моих первых зимовок дал мне смелость участвовать в такой зимовке. Я обратился по этому поводу к Отто Юльевичу Шмидту. Отто Юльевич встретил мое предложение одобрительно, и мне была поручена подготовка к зимовке на льдине, дрейфующей у Северного полюса.

Никто не закрывал себе глаз на трудности этого рискованного предприятия. Предстояла не обычная зимовка на Севере, когда у экспедиции всего вдоволь, все под руками, когда снаряжение, питание, аппаратура спокойно хранятся на складах, когда можно доставить лишних 10—15 тонн багажа и жить с удобствами. Льдина этого не позволяет!

Герой Советского Союза
командир летного отряда
экспедиции на Северный полюс
М. В. ВОДОПЬЯНОВ

Самолет на полюсе

Летом 1935 г. О. Ю. Шмидт спросил меня: „Что вы думаете о полете на полюс?“ Я сказал, что эта задача хотя и трудна, но вполне осуществима. Полет на полюс требует очень тщательной подготовки. Надо прежде всего ознакомиться с трассой до Земли Франца-Иосифа, куда еще никто с материка не летал. Нужно организовать хорошую базу на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Наконец, надо подготовить специальные машины и крепко натренировать наших летчиков. Отто Юльевич предложил наметить людей и основательно продумать всю организацию воздушной экспедиции на полюс, чтобы высадить там нескольких работников полярной станции.

Когда т. Шмидт вернулся в Москву, он на одном из заседаний в Кремле доложил руководителям партии и правительства о наших планах. Мысль о воздушной экспедиции на полюс встретила большую поддержку. С особенным вниманием отнесся к ней товарищ Сталин. Нам поручили начать подготовку. Это было в феврале 1936 г.

На одном из авиационных заводов Москвы были специально оборудованы два самолета-лимузина „Н-5“, снабженные всеми новейшими аэронавигационными приборами и радиоаппаратурой. Герой Советского Союза М. В. Водопьянов и полярный летчик т. Махоткин вылетели из столицы на Землю Франца-Иосифа. Они впервые проложили туда воздушную трассу и ознакомились с состоянием льдов в районе архипелага.

История этого полета хорошо известна читателям „Правды“. Напомним два важных обстоятельства, связанных с перелетом т. Водопьянова. Ему удалось достигнуть почти 83-го градуса северной широты, т. е. долететь до района, отдаленного от полюса лишь на 800 километров. Кроме того, т. Водопьянов выбрал наиболее удобное место для организации базы будущей воздушной экспедиции. Это был остров Рудольфа—самый северный из островов Земли Франца-Иосифа.

Прошлым летом туда отправились пароходы „Русанов“ и „Герцен“ с грузами для строительства базы и полярной станции, оборудованием, горючим, различными запасными частями. На этих же судах находились будущие зимовщики новой полярной станции.

Тем временем в Москве началась подготовка материальной части. В августе 1936 г. заводы имени Горбунова, имени Фрунзе и имени Орджоникидзе получили наши заказы на четыре самолета „АНТ-6“, 20 моторов „АМ-34-РП“ и многочисленные приборы. Одновременно несколько заводов и лабораторий, в частности радиолаборатория управления НКВД по Ленинградской области, Центральная радиолаборатория в Горьком и московский радиозавод имени Орджоникидзе, начали изготовлять современную высококачественную радиоаппаратуру.

При выборе самолета мы руководствовались двумя основными требованиями: максимальной грузоподъемностью и максимальной дальностью полета без посадки.

От острова Рудольфа до полюса примерно 900 километров. Таким образом, весь путь туда и обратно составляет около 1 800 километров. Однако, учитывая возможность встречного ветра, туманов и т. п., самолеты должны были иметь запас горючего на 2 500—2 700 километров.

Выдающиеся летные качества четырехмоторного самолета „АНТ-6“ общеизвестны. Именно на нем в прошлом году летчик-испытатель майор А. Б. Юмашев установил международные рекорды высотных полетов с нагрузкой в 5 и 10 тонн, а затем поднял на „АНТ-6“ небывалый до

того времени груз—12 тысяч килограммов. Предельная дальность полета без посадки по прямой у этой машины была вполне достаточна для осуществления нашей цели. Скорость ее также удовлетворяла нашим требованиям.

Завод имени Горбунова видоизменил конструкцию самолетов, учитывая специфические условия полетов в самых северных широтах земного шара. Внутренние помещения кораблей были значительно расширены, чтобы удобнее разместить большой груз. Над пилотской кабиной сделали стеклянный колпак, переделали штурманскую кабину.

Пришлось провести несколько опытов по окраске самолетов, так как нам хотелось, чтобы они как можно ярче выделялись на белом фоне арктической пустыни. Оказалось, что наиболее заметным является оранжевый цвет. Машины были выкрашены оранжевой краской, местами переходящей в синюю.

Полетный вес каждого самолета достигал 24 тонн. Чтобы поднять такую махину, моторы должны обладать большой мощностью. Приняв за образец мотор „АМ-34", московский завод имени Фрунзе изготовил для наших машин специальные моторы, рассчитанные на работу в условиях низкой температуры. Наш заказ выполнялся заводом с такой же добросовестностью, тщательностью и любовью, как мотор для знаменитого самолета „АНТ-25", на котором герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой беспримерный перелет по Сталинскому маршруту. Машины были снабжены трехлопастными винтами советской конструкции.

Особое внимание мы уделили аэронавигационному оборудованию. Мы считали, что единственным надежным методом аэронавигации в районе полюса являются астрономическая ориентировка и радиокомпас. Экспедиция располагала солнечным указателем курса (СУК) советской конструкции. Этот прибор давал возможность вести самолет строго по меридиану, ориентируясь на солнце, которое в период нашего полета на Севере не заходило.

Кроме того, штурманы были вооружены секстантами, навигационными хронометрами и другими инструментами, позволявшими точно определять местонахождение самолета.

Самолеты были оборудованы всеволновой радиоаппаратурой. Имелась возможность поддерживать связь с любой станцией, находящейся на расстоянии до 5 тысяч километров. Для связи между самолетами были установлены ультракоротковолновые станции.

Одним из самых драгоценных для нас приборов являлся советский радиокомпас—чудесный аппарат, сделанный в Горьком. Он позволяет пилоту вести машину, ориентируясь на радиоволну любой длины. Радиостанция, на которую настроился пилот, может в это время передавать все, что угодно—научную лекцию, оперу из Большого театра, служебную телеграмму. Компасу безразлично содержание передачи; важно только, чтобы радиостанция излучала волны. Пользуясь радиокомпасом, экипаж самолета может точно определить направление, в котором находится передающая радиостанция.

У компаса есть так называемый зрительный индикатор со стрелкой. Когда самолет идет прямо на какую-либо радиостанцию, излучающую волны, стрелка стоит вертикально. Если самолет отклоняется от курса вправо или влево, то стрелка также склоняется в соответствующую сторону.

Мы располагали замечательным радиоприемником, сделанным также в Горьком. Он весит лишь 3 килограмма, а размер его втрое меньше нормального патефона. Приемник берет любую передачу на волне от 20 до 2 тысяч метров.

На каждом самолете были установлены внутренние телефонные станции для переговоров пилотов со штурманами и радистами. На флагманском самолете смонтирована автоматическая телефонная станция на семь точек, на остальных машинах—на три точки.

Электрооборудование самолета представляет большое и сложное хозяйство. Имеется своя электростанция. Московский завод имени Лепсе создал конструкцию динамомашины, которая приводится в движение самолетными моторами. Кроме того, имеется силовой агрегат, который вращает динамомашину на стоянках, когда моторы не работают. Электростанция питает радиостанцию, освещает самолеты, подогревает приборы, а также масло для запуска моторов.

Для воздушной экспедиции на полюс сделано несколько специальных приспособлений: подогревательные лампы для запуска моторов, особые чехлы для каждого мотора, которые можно не снимать, когда мотор работает и винт вращается (это предложение тт. Водопьянова и Бассейна), лестница к моторам, расположенным на высоте нескольких метров от земли, и т. д.

Серьезнейший вопрос, который до последнего момента оставался нерешенным, заключался в том, найдется ли в районе полюса посадочная площадка для самолетов. Наши знания о центральной части Полярного бассейна весьма скудны. Мы лишь предполагали, что такие площадки вблизи полюса возможны.

Однако мы тщательно подготовились на тот случай, если посадочной площадки не окажется. Из участников экспедиции мы скомплектовали специальный парашютный десант. Руководимые мастером парашютного спорта капитаном Я. Д. Мошковским, пять человек должны были спрыгнуть на полюс с парашютами. Предполагалось, что им будет сброшено с самолета все оборудование (инструменты, аммонал и пр.), необходимое для расчистки аэродрома.

Экипажи всех самолетов прошли долгую и тщательную тренировку перед полетами. Они проходили курс слепых и ночных полетов, повышали свою квалификацию в вождении тяжелых многомоторных кораблей.

Накопленный опыт и тщательная подготовка создали у нас уверенность в том, что мечта человечества об овладении Северным полюсом будет, наконец, осуществлена. Эта уверенность оправдалась!

Герой Советского Союза
заместитель начальника экспедиции
на Северный полюс
М. П. ШЕВЕЛЕВ

Над льдами Арктики

Пожалуй, несколько лет назад предпринятая нами экспедиция могла бы показаться фантастической. В настоящее время ничего невероятного в ней нет.

За последние годы накоплен огромный опыт работы в арктических условиях. Мы, летчики, прошли целую науку в Арктике. Я, плавая на ледоколах „Малыгин“, „Челюскин“, „Садко“, не раз совершал полеты над льдами полярных морей. Основываясь на этом опыте, можно было составить представление о характере льдов, направлениях дрейфов и пр. В районах наших полетов—в Карском, Чукотском и других морях—мы

видели приходящие с Севера ледяные поля в малоразрушенном состоянии. Это показывает, что их колыбелью является либо Северный полюс, либо районы, прилегающие к нему.

Посадка самолета на лед—дело не новое для нас. В Арктике мы получили достаточную тренировку и отлично знаем теперь, какое ледяное поле пригодно для посадки. Наш глаз уже привык отличать старые ледяные поля от молодых, недавно сформировавшихся. Достаточно пролететь над льдиной сотню метров, чтобы безошибочно сказать, возможна ли здесь посадка.

Молодое поле покрыто тонким слоем снега, сквозь который просвечивает лед. Если по его краям имеются торосы, они остры, как лезвия ножей. На изломах лед выглядит чистым, прозрачным. На такое поле садиться опасно. Лед его тонок и может не выдержать самолета. Зато старые ледяные поля не сулят ничего недоброго. На старых ледяных полях снег часто лежит застругами, волнами. Кромка их загромождена закругленными, обветренными торосами. Толщина таких полей доходит иногда до нескольких метров. На подобных полях можно садиться так же спокойно, как на аэродроме. Они в состоянии выдержать на себе тяжесть, в сотни раз превышающую вес самолета.

В распознавании характера льдов нам в значительной мере помогут сводки о погоде. Мы будем их получать регулярно, три раза в день, будем иметь данные о погоде со всех арктических станций, не только советских, но и заграничных. По этим сводкам будет ежедневно составляться синоптическая карта.

В суровых метеорологических условиях Арктики очень трудно выбрать даже небольшой промежуток времени, вполне благоприятный для воздушного броска. Туманы, низкая облачность, бури, как известно, владычествуют в Арктике. Нам надо перехитрить стихию и улучить для перелета именно такой момент, когда мы сможем действовать наверняка. А для этого нужна ясная погода. В этом смысле наиболее спокойное время в Арктике—апрель и май. В это время наступает весна, спадают морозы и рассеиваются туманы. Но уже в конце мая начинается таяние, туманы вновь затягивают океан сплошным пологом, и тут очень трудно выбрать даже один погожий день.

Обнаружение точки Северного полюса не составит особых трудностей. Для этого у нас имеется целый комплекс совершенных, первоклассных приборов. Мы имеем возможность взаимно контролировать их показания. И поэтому безошибочно сможем найти искомое. Такие приборы, как радиожиро-солнечный и магнитный компасы, в их взаимодействии обеспечат нас от просчетов.

В техническом отношении экспедиция снабжена всем, что только можно иметь на данном уровне развития науки и техники. Наши самолеты оборудованы такими приборами, о которых несколько лет назад нельзя было даже и мечтать. Я помню, раньше при полетах мы пользовались только магнитным компасом, который нередко врал. Теперь же в случае чего не трудно будет поймать его с поличным, так как у нас имеется ряд других контролирующих приборов.

Наши машины снабжены автопилотами. Мы будем пользоваться ими в те моменты, когда нужно будет с величайшей точностью придерживаться курса. Ведь море—ориентир не из блестящих, а отклониться на 5—10°—это значит отойти от курса километров на 70—100.

Экспедиция на Северный полюс внесет огромный вклад в советскую науку. Будут изучены глубина и плотность воды в районе полюса, жизнь в верхних ее слоях, радиопроходимость атмосферы, насыщенность атмосферы электричеством, атмосферные осадки. Для летчиков экспедиция явится блестящей школой. Мы изучим район полюса, возможности посадки

на лед, влияние магнитных сил на магнитный компас. Кроме того, мы приобретем опыт вождения самолетов по радиокомпасу. Это будет толчком к строительству радиомаяков на северных линиях, это сделает еще более уверенными наши полеты в Арктике.

Наша аппаратура, включая автопилоты,—я не говорю уже о самолетах и моторах,—вся советская, все сделано на наших отечественных заводах добротно, крепко, хорошо, точно. Люди, составляющие экспедицию, прошли великую сталинскую школу. Они не новички в Арктике. У многих за спиной большой арктический стаж. Большевики во всеоружии техники и накопленного опыта победят стихию и завоюют Северный полюс.

Мы все глубоко уверены в том, что с честью выполним задание партии и правительства, задание великого Сталина.

Герой Советского Союза
пилот флагманского
самолета „СССР Н-170“
М. С. БАБУШКИН

Как мы тренировались

Это началось еще в декабре. На аэродроме Сталинского аэроклуба, в дырявом ящике, ежедневно можно было встретить *Водопьянова, Молокова, Бабушкина, Алексеева, Козлова, Орлова* и других известных пилотов. Они тщетно пытались согреться в этой „кают-компании“, и каждому из них было приятно как можно скорее покинуть столь необорудованную „землю“.

С погодой в минувшую зиму „везло“. Низкая облачность, частые туманы, ветры—сильные и порывистые,—чем не Арктика в Москве?

И все эти пилоты, несмотря на то, что за плечами каждого из них многолетняя работа над льдами и разводьями северных морей, в туманах Охотского моря, над мысами и заливами полярной Азии,—все они со старанием прилежных учеников летали над Москвой на „У-2“.

Они выполняли задание: *овладеть техникой слепого полета „на отлично“*. Ради этого пилоты по нескольку часов в день пилотировали машины в слепом полете, иногда по десять раз за один полет пробивая облачность. Колпаком пользоваться приходилось мало: хмурая зима помогала им, щедро предоставляя „естественные условия“ в виде облачности высотой иной раз в 50—100 метров.

Каждый пилот проявлял в этой тренировке много энергии и упорства. Примером служили герои Советского Союза тт. Водопьянов и Молоков, которые с первых же дней тренировки показали большое мастерство. Получив заслуженную похвалу от инструктора т. Крузе, они тем не менее неустанно продолжали совершенствоваться вместе с остальными пилотами.

Мы летали попарно—один пилотирует, другой наблюдает. Пришлось мне как-то в середине декабря лететь с Бабушкиным. Машину пилотировал он. Облачность была низкая. Набрав 700 метров высоты, заметили, что самолет покрывается льдом. Бабушкин, не смущаясь, продолжал ползти вверх („если здесь сдаваться, то как же в Арктике?“). Наскребывая высоту, „У-2“ не находил инверсионного слоя, в котором можно было оттаять или, во всяком случае, приостановить обледенение. С набором высоты ледяная кора на самолете утолщалась. Расчалки превратились в толстые ледяные прутья. На передней кромке крыльев нарос слой льда толщиной более двух сантиметров. Вскоре „замерз“ и указатель скорости.

Бабушкин забрался уже на 1 300 метров, но инверсии нет как нет. Зато появилась тревожная тряска мотора: обледенел винт (как потом мы

П. П. СТРОМИЛОВ

радиотехник и бортрадист самолетов „СССР Н-171“, „СССР Н-166“ и „СССР Н-170“

Д. А. ТИМОФЕЕВ

второй бортмеханик самолета „СССР Н-169“

К. И. МОРОЗОВ

второй бортмеханик самолета „СССР Н-170“

В. Ш. ГУТОВСКИЙ

инженер экспедиции

увидели, около втулки винта образовались ледяные комья). Дальше продолжать спор с природой было невозможно, и Бабушкин повел машину на снижение. Весь полет в зоне обледенения продолжался около 40 минут.

После этой машины мы перешли на „П-5“. Задания усложнились: в той же зимней „муре“ мы летали в слепом полете до Подольска или до Загорска и также в облаках возвращались на свой аэродром. Упорная тренировка в слепом полете не прошла даром: мы почти безошибочно пробивали облака над нужным нам аэродромом, покрытым ровным снежным покровом и сливающимся с туманом.

Затем настал второй этап нашей летной переподготовки—тренировка на тяжелых машинах.

До этого мы почти не знали модернизированных четырехмоторных „АНТ-6“. Когда я впервые подошел к этой металлической громадине, она мне показалась даже страшноватой. Пароход, а не самолет! Думалось: на ней лететь—все равно, что на воротах.

Но первый же полет приятно меня в этом разубедил. Самолет оказался наредкость послушным.

Пилотирование этого „парохода“ на самом деле оказалось чрезвычайно простым и удобным, так как перед пилотом находится только штурвал, четыре сектора газа, аварийный контакт и навигационные приборы. Ничто постороннее в полете не отвлекает летчика.

На „АНТ-6“ прежде всего пришлось привыкать к координации работы моторов. Иной раз „сунешь“ газ—два мотора дают нужные обороты, а два другие от них отстают. Тогда приходится удерживать машину ногой, пока не отрегулируешь обороты. Немного спустя, когда я привык к этим четырем секторам, приходилось все время „играть“ на них в полете, как на пианино.

Но есть, конечно, и у этих машин свои особенности. Каждая тяжелая машина, тем более „АНТ-6“, требует большого внимания на посадке: надо точно схватывать над самой землей высоту, когда следует решительно подбирать машину, как бы „ломая“ глиссаду. На этой машине посадка должна быть безусловно точной, так как уйти на второй круг, особенно если самолет перегружен, чрезвычайно трудно.

После хорошего овладения техникой пилотирования „АНТ-6“ мы приступили к следующему этапу тренировки—полетам для решения различных навигационных задач. Здесь вступил в свои права флагштурман нашего „полюсного отряда“ майор т. П. Спирин. Штурманы других кораблей учились направлять самолеты по лучу радиомаяков, летали по радиокомпасу, летали с дотоле невиданным октантом (прибором для астрономической ориентировки, дающим бо́льшую точность в определении местоположения, чем секстант). Многое из этого оказалось для наших штурманов новым, и был даже в начале тренировки случай, когда один из наших кораблей „уверенно летел“ по совершенно иной, чем было задано, радиомаячной зоне. В своей строгости при приеме выполненных штурманами заданий т. Спирин был неумолим („с полюсом не шутят!“), и к концу тренировки все штурманы оказались высокими мастерами своего дела.

Два месяца непрерывной и продуманной тренировки на „У-2“ и „П-5“, а потом разнообразные полеты в трудных метеорологических условиях на тяжелых машинах в самые последние дни пребывания в Москве дали нам всем—пилотам, штурманам, радистам и борттехникам—ту окончательную закалку, которая помогла превратить небывалый перелет к полюсу в выполнение рабочего задания.

Герой Советского Союза
командир самолета „СССР Н-169“
П. Д. МАЗУРУК

Полет в высоких широтах

Перед нашей воздушной экспедицией была поставлена задача—долететь до самого северного аэродрома на земном шаре, расположенного на острове Рудольфа (один из северных островов архипелага Земли Франца-Иосифа) и от него совершить полет к Северному полюсу.

Своеобразие маршрута, начинающегося в среднеевропейской полосе и заканчивающегося в глубине Арктики, представляет особую трудность для штурмана и всего экипажа корабля, особенно в весеннее время года, характерное резкими и неожиданными изменениями погоды.

Общая длина нашего пути—от Москвы до острова Рудольфа—равна 3 455 километрам. От острова Рудольфа до полюса—926 километров. Чтобы в наибольшей степени спрямить линию нашего полета, она была проложена между аэродромами посадки *по ортодромии,* т. е. по дуге большого круга, являющейся кратчайшим расстоянием между двумя точками на земной поверхности.

Первый отрезок пути, Москва—Холмогоры, протяженностью в 1 006 километров являлся, пожалуй, наиболее простой частью маршрута.

В Холмогорах мы погрузили окончательно наши самолеты различным снаряжением и уже с полной загрузкой (чего не смогли бы сделать при „раскисшем" из-за ранней весны московском аэродроме) продолжали путь на север.

От Холмогор до Нарьян-Мара около 680 километров, но это далеко не легкая часть маршрута. Здесь лесотундра вскоре сменяется типичной тундрой, и лететь в таком районе без штурмана почти невозможно.

Как известно, между Архангельском и Нарьян-Маром проложена трасса Аэрофлота, но она почти на 300 километров длиннее нашего маршрута.

В этой части пути карты начинают серьезно расходиться с действительным обликом земли. Здесь также довольно часто встречаются озера, причем зимой они выглядят сухопутными заправскими аэродромами, а летом—гидроаэродромами.

На этом маршруте каждый самолет подстерегает знаменитая Чешская губа—глубокий залив, идущий по восточному побережью Канинского полуострова. Чешская губа является своеобразной фабрикой туманов, часто сменяющихся шквалистыми осадками.

В полете до Нарьян-Мара основным методом навигации являлось *счисление пути.* Счисление пути ведется главным образом с помощью *бортового оптического визира.* Этот прибор имеет вид трубы, внутри которой находится оптическая система. Пользуясь этой системой, а также путевой нитью с делением, несколькими шкалами и азимутальным кругом, входящими в этот прибор, аэронавигатор быстро и с хорошей точностью может измерять углы сноса, определять путевую скорость, пеленговать земные объекты, измерять вертикальные углы для расчета дистанций и т. д. Но бортовой оптический визир полезен лишь при сравнительно хорошей погоде, так как им можно пользоваться только тогда, когда видишь землю.

Метод счисления пути является одним из наиболее точных и надежных способов самолетовождения. Однако, если погода скрывает от нас землю, мы всегда можем воспользоваться *радионавигацией* или, выйдя над облаками, применять *астрономический метод* ориентировки. Само собой разумеется, что мы можем одновременно пользоваться несколькими методами навигации, достигая этим самым большой точности в прокладке маршрута.

Основным прибором при астрономической ориентировке, не говоря о солнечном указателе курса (СУК), является *секстант,* которым изме-

ряется высота светил (солнца, луны, звезд). При наблюдениях секстантом необходимы точнейшие часы—*хронометр*. Секстант дает возможность определять широту и долготу места с точностью до 12 километров. *Астрономический метод ориентировки*, как обладающий безупречной ясностью и точностью, *я особенно ценю*.

На борту наших самолетов находился также *солнечный указатель курса*, сконструированный инженером *Л. Сергеевым*. Этот прибор особенно ценен для вождения самолета *вдоль избранного меридиана*, пользуясь солнцем. СУК работает даже в том случае, если солнце перекрыто тонким слоем облаков.

Основной частью солнечного указателя курса является рамка, вращающаяся при помощи часового механизма вокруг оси со скоростью, равной истинному времени, т. е. со скоростью видимого движения солнца. Ось вращения рамки должна быть параллельна оси земного шара. Изображение солнечного диска падает на пересечение нити экрана рамки. Если, совместив изображение солнца с центром экрана, пустить в ход часовой механизм, то изображение солнца будет держаться на пересечении нити в продолжение всего времени, пока самолет точно летит по одному и тому же меридиану.

СУК как бы создан специально для полета в высоких широтах, особенно при полете к полюсу, где большинство методов навигации становится мало действительным и где, наоборот, долго держащееся на небе полярное солнце является замечательным ориентиром.

Кроме астрономического метода навигации мы вели самолеты по радио. Радиомаяком, находящимся на острове Рудольфа, мы, к сожалению, воспользоваться в этой части пути не могли, так как его равносигнальная зона лежит в стороне от нашего маршрута. Зато при помощи *радиопеленгации* в этом районе удается держать радиосвязь со многими полярными радиостанциями (Варнек, Вайгач, Озерная, Амдерма, Нарьян-Мар, Малые Кармакулы, Маточкин Шар и др.). Помимо этого, на борту наших самолетов установлен *радиокомпас* советской конструкции, замечательный небольшим габаритом и прекрасными эксплоатационными качествами.

Чтобы иметь возможность, если потребуется, вести счисление пути над водной поверхностью, где отсутствуют ориентиры, которыми изобилует земля, на борту самолетов находятся специальные *аэронавигационные бомбы*. Эти бомбы, ударяясь о водную (или земную) поверхность, дают большое цветное пятно, которое и принимается за ориентир при счислении пути.

На последнем участке нашего пути от бухты Тихой до острова Рудольфа (180 километров) нас уже мог вести *радиомаяк*. Самый северный аэродром Союза на острове Рудольфа находится в 4 километрах от базы зимовщиков, на плато старого ледника высотой в 250 метров. В этом месте чувствуешь себя гораздо удобнее: здесь находятся тракторы и вездеходы, запасные части и нужные помощники. На самом аэродроме построен домик.

Полеты вблизи полюса мало исследованы и до сих пор представляют много трудностей для штурманов. Здесь приходится применять *все известные методы навигации*. Нужно иметь в виду, что географический полюс и полюс магнитный не совпадают: как известно, магнитный полюс, открытый в 1903 г. Р. Амундсеном, находится в Северной Америке, приблизительно на 69-м градусе северной широты и 96-м градусе западной долготы.

Летая в этом районе, нельзя не считаться с новым „погодным" понятием—*„магнитной погодой"*. Как показали наблюдения магнитолога т. *Никольского*, зимовавшего в бухте Тихой, магнитные возмущения имеют

Л. Г. КРУЗЕ

Командир разведывательного самолета „СССР Н-128"

Л. К. БРОНТМАН

специальный корреспондент газеты „Правда"

Э. С. ВИЛЕЦКИЙ

специальный корреспондент газеты „Известия"

М. А. ТРОЯНОВСКИЙ

кинооператор экспедиции

определенную периодичность, так называемый суточный ход, с минимумом от 7 до 14 часов московского времени. При магнитном возмущении склонения в районе архипелага Земли Франца-Иосифа колеблются в пределах ±12 градусов, а с приближением к полюсу они становятся еще значительнее.

Мы не разделяем традиционных взглядов о полной непригодности магнитного жидкостного компаса для навигации в приполюсном районе. При полете на Землю Франца-Иосифа в прошлом году мною был с успехом использован простой *шлюпочный компас*. Дело в том, что для популярных и весьма совершенных в низких широтах магнитных *апериодических компасов в высоких широтах характерен большой застой картушки*, инертность в магнитной системе, так как вследствие большого наклонения магнитная компенсация приносит малую пользу. Поэтому у нас на борту самолетов имеются специальные магнитные периодические компасы самого упрощенного типа, т. е. *не имеющие затухателей*, без которых в приполюсном районе чувствительность показаний жидкостного компаса намного возрастает.

Совершенно естественно, что для такой ответственной экспедиции все аэронавигационные приборы были изготовлены в наиболее *совершенных* вариантах. Например, *гиромагнитный компас* (ГМК) имеет автоматическую магнитную коррекцию, при которой магнитная система автоматически удерживается в плоскости выбранного меридиана, не уходя в сторону, как это свойственно *гирополукомпасам* (ГПК). Гиромагнитный компас обладает еще одним положительным качеством—*он не реагирует на крены самолета*, что особенно важно при полетах в высоких широтах, когда показания жидкостных компасов становятся чрезмерно чувствительными.

Как видит читатель, наша методика самолетовождения в этой экспедиции сводилась к тому, чтобы на каждом из участков маршрута из всех возможных способов вождения самолета (визуальный, счисление пути, астрономический, радио) *можно было комбинированно пользоваться минимум двумя методами навигации*. Поэтому аэронавигационное оборудование самолетов включало в себя все точнейшие и наиболее совершенные приборы для всех методов самолетовождения.

Штурман самолета „СССР Н-169"
В. П. АККУРАТОВ

К ЗАВЕТНОМУ МЕСТУ

Итак, мы летим на полюс. Нужно прямо сказать, что отыскать место, которое принято называть Северным полюсом, довольно трудно. Поэтому нашей авиационной экспедиции предшествовала чрезвычайно сложная штурманская подготовка.

Можно с уверенностью сказать, что на полюсе и вблизи его почти все наши обычные приборы будут врать. Взять, к примеру, магнитные компасы, с помощью которых совершенно четко и надежно осуществляется в нормальных условиях вся штурманская работа. Уже за Полярным кругом этот компас нормально работать не сможет. Мы не знаем, как будут вести себя в высоких широтах и все остальные приборы.

Безотказно должны работать лишь астрономические приборы. Мы больше всего рассчитываем на солнечный указатель курса. С помощью

этого прибора мы сможем совершенно точно прилететь на полюс. Но вся беда заключается в том, что в течение апреля, мая и июня в районе полюса почти не бывает солнечных дней. Наблюдения показали, что в марте, апреле, мае ясных дней всего 3—7. Таким образом, рассчитывать на солнечную погоду, а следовательно, и на астрономические приборы довольно трудно.

Радио? Оно может дать совершенно неожиданный эффект и спутать все наши расчеты. Мы не знаем, как будет работать радиоаппаратура на Северном полюсе.

Как же все-таки мы найдем заветное место?

Нельзя понимать полюс как какую-то геометрическую точку. Его надо представить себе в виде круга, диаметр которого—50—60 километров. Примерно, с такой точностью мы надеемся его найти, применяя комбинированный метод определения. Радио мы будем проверять штурманскими приборами, штурманские приборы—радио, а все вместе—астрономическими наблюдениями.

Самолеты экспедиции оборудованы отличными приборами и установками. Даже я, старый и очень требовательный штурман, не могу желать лучшего.

На всех самолетах—прекрасные радиостанции с большой мощностью, секстанты, специальные хронометры, таблицы. Все это сделано по специальному заказу под нашим непосредственным наблюдением. Завод „Авиаприбор" очень серьезно отнесся к задаче штурманского оборудования наших самолетов. Квалифицированные инженеры устанавливали и регулировали аппаратуру.

Сделан ряд совершенно новых приспособлений и графиков для упрощенных расчетов.

Трасса всего полета в метеорологическом отношении очень тяжела. Поэтому на штурманов легла ответственнейшая задача. На каждой машине—свой штурман. Большинство из них неоднократно летало в Арктике.

Наиболее ответственная задача лежит на штурмане разведывательной машины. На машине Головина, которая до острова Рудольфа шла впереди нас, штурманом летит лейтенант Волков. Несмотря на свою молодость, он работает очень методично и точно. Ему много приходилось летать в туманах и при сильной облачности, когда все расчеты ведутся только по приборам. С ним я провел особенно солидную тренировку. Неоднократно мы проверяли друг друга в астрономии, в быстроте всякого рода штурманских подсчетов. Попутно мы вырабатывали особые приемы и методику.

Приборы у нас хорошие, машины замечательные, люди тренированные, проверенные, готовые к любой самоотверженной работе,—почему же нам не выполнить почетное задание—взять полюс? Конечно, выполним!

Флагштурман экспедиции
на Северный полюс
И. Т. СПИРИН

Воздушный корабль

Первое, что бросается в глаза при взгляде на самолеты,—это цвет. Раскрашены они нескромно, кричаще. Синяя кайма, покрывающая ребра атаки крыльев и хвостового оперения, контрастирует с красным фюзеляжем и оранжевыми крыльями. Эта „экзотическая" расцветка машин выбрана вполне продуманно, после больших исследований.

В белой бескрайности Арктики, в туманах и мгле полярных пространств самолет должен быть заметен на возможно большем расстоянии, и поэтому необходимо было его, как говорят, *демаскировать*. Для этого синяя кайма подчеркивает геометрические формы машины, для этого красный и, главное, оранжевый цвета: их спектр обладает наибольшей „дальнобойностью"; оранжевая раскраска самолетов делает их заметными на больших расстояниях даже при сравнительно неблагоприятных условиях видимости.

Нужно отдать должное заводу имени Горбунова, выпустившему эти машины: качество покраски, как и качество всех машин в целом, великолепное. Самолеты совершенно избавлены от подтеков и шероховатостей, блестя глянцем ярких красок.

Самолеты „АНТ-6" принадлежат к стае славных машин, созданных под руководством профессора А. Н. Туполева. Эти машины имеют мировую известность еще с тех пор, как летчик А. Б. Юмашев установил на них ряд международных рекордов в полетах на высоту с большим грузом.

„АНТ-6"—цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом, имеющий гофрированное покрытие. С каждой стороны в передней кромке крыла монтировано по два мотора. Размах самолета равен 42 метрам.

Но полярные „АНТ-6" не совсем похожи на своих предшественников: эти машины строились специально для арктической экспедиции и поэтому на них убраны все ненужные выступающие детали, а оставшимся придана удобообтекаемая форма. В частности очень хорошую форму по сравнению с прежними самолетами имеет застекленная носовая штурманская рубка.

Это *улучшение аэродинамических форм самолета* сказалось на увеличении скорости полетов: полярный „АНТ-6" развивает скорость до 240 километров в час; посадочная скорость—около 100 километров в час. Аэродинамические улучшения сделали машину более летучей и облегчили управление.

Пустой вес самолета равен 12 с половиной тоннам; хорошая летучесть машины позволяет ей взлетать с полезной нагрузкой, превышающей вес конструкции.

В основных баках самолета, размещенных в крыльях, находится запас горючего на 14 часов полета, с которым „АНТ-6" имеет радиус действия 2 500 километров. Два дополнительных бака дают возможность еще больше увеличить и без того значительную дальность полета.

На самолете установлены четыре мотора „АМ-34 Р" с эксплоатационной мощностью по 750 лошадиных сил (при 1 730 оборотах в минуту). Моторы вращают трехлопастные металлические винты с регулируемым на земле шагом.

Самолет может быть установлен и на лыжи и на колеса. Колеса на полярных „АНТ-6"—не спаренные с тандемным расположением, как было раньше, а одинарные, диаметром в 2 метра. Они имеют масляногидравлические тормозы, причем управление тормозами осуществляется не обычным покачиванием рычага, а от баллона с сжатым воздухом: воздух подается в тормозную систему лишь от одного движения рукояткой.

Хвостовое колесо сделано ориентирующимся, а не управляемым: развороты на земле выполняются главным образом с помощью крайних моторов.

Двухметровый диаметр колес шасси причинил много хлопот конструкторам, так как в фюзеляже не оказалось ни одного отверстия, через которое можно было упрятать колеса внутрь самолета, когда он летит с лыжным шасси. В конце концов „проблему упрятывания колес" удалось решить следующим образом: в центроплане были сделаны специальные отверстия, в которые колеса вошли почти полностью; выступающие части колес закрываются обтекателями.

В этих самолетах *оригинально осуществлен подогрев и запуск моторов.*

Один из моторов покрывается специальным чехлом с ватиновым верхом. К мотору на подвесках крепится небольшая площадка (чтобы не удлинять чехол до земли), и на нее ставится большая паяльная лампа. После прогрева мотора в него закачивается альвейером разогретая до нужной температуры вода, находящаяся в бачке, помещенном в одном из хвостовых отсеков фюзеляжа. Этот бачок снабжен змеевиком, нагрев которого паяльной лампой быстро повышает температуру воды, находящейся в бачке.

Охладительная система моторов приспособлена для заполнения ее „антифризом"—незамерзающей жидкостью.

После запуска одного из моторов водяная помпа с помощью специального переключения создает циркуляцию охлаждающей жидкости в рубашках соседнего мотора, быстро прогревает его и тем самым намного упрощает и ускоряет запуск. Таким образом, от одного работающего мотора могут быть с большой легкостью пущены в ход все остальные.

Непосредственное *обслуживание моторов,* например осмотр и мелкий ремонт, *возможно не только на земле, но и в полете,* так как большая толщина крыла допускает беспрепятственный подход бортмеханика к любому мотору.

Если войти внутрь самолета и начать осмотр его от носовой части к хвосту, взгляду наблюдателя представится следующее.

В носовой части фюзеляжа находится *кабина штурмана,* которая благодаря обилию окон для хорошего обзора называется в летном просторечии „моссельпром" (за сходство с киосками). В застекленной штурманской кабине имеются три открывающихся окна; хорошо обтекаемая форма носовой части фюзеляжа дала интересный эффект: даже при полностью открытых окнах поток ветра не сдувает лежащих в штурманской кабине бумажных листков. Одно из окон кабины несколько увеличено для доступа к солнечному указателю курса, который крепится на внешнем борту фюзеляжа.

В кабине штурмана монтированы *аэронавигационные и контрольные приборы:* высотомеры, указатели скорости, магнитные компасы, радиокомпас, гирополукомпас, гиромагнитный компас, часы, дистанционный компас для передачи курса пилоту и т. д. К борту прикреплен откидной столик для работы штурмана в полете. Здесь же находится *телефонный коммутатор* на шесть номеров—штурману приходится выступать также и в роли телефонистки.

Помимо телефонной связи вдоль фюзеляжа проложена *пневматическая магистраль,* соединяющая трех основных членов экипажа: штурмана, пилота, радиста. Принцип работы пневматической почты чрезвычайно прост. Записка, спрятанная в патрончик, вкладывается в трубу, и одним движением рычага воздух гонит патрончик вдоль трубы. Когда записка дойдет до адресата, перед ним зажигается красная лампочка.

Из штурманской кабины просторная дверь ведет в *кабину пилотов,* которая в сущности состоит из двух полукабин.

На левом—командном—месте монтирована основная группа аэронавигационных приборов. Все приборы управления моторами—сектора опережения, контакты, термометры, манометры и т. п.—вынесены в специальную *кабину бортмехников,* где находятся также пусковые магнето, управление жалюзи радиаторов и управление подогревом моторов от одного работающего мотора.

Приборная доска пилота имеет несколько малоизвестных, но очень важных для рейсовых машин приборов: *автопилот, двухстрелочный альтиметр* с приспособлением для введения поправки на барометрическое давление и др.

В одном из отсеков большой грузовой кабины, занимающей основную часть фюзеляжа, находится также и *кабина радиста.* В ней установлены радиостанции, радиоконтрольные приборы, столик с книгой для записей приема и передачи радиограмм, удобное поворачивающееся кресло с подлокотниками.

В хвостовой части фюзеляжа помещается *посадочный парашют*, который в критических случаях (например при посадке на слишком незначительный по размерам аэродром) может явиться мощным аэродинамическим тормозом, значительно сокращающим пробег самолета.

Связь самолета с землей поддерживается с помощью *нескольких радиостанций:* всеволновым передатчиком с большим радиусом действия, длинноволновым передатчиком и двумя всеволновыми приемниками. Кроме того, на борту имеется аварийная радиостанция для двусторонней связи. Она очень компактна, имеет небольшой вес (один человек может переносить ее на плечах) и работает как от бензинового моторчика, так и от ручного привода. Часть радиоаппаратуры (в том числе и необходимая для радиокомпаса) установлена в штурманской кабине.

Мы не говорим здесь о светооборудовании, *питание для которого*, так же как и для радиоаппаратуры, *берется от двух динамо*, связанных непосредственно с валами двух моторов. Мы не рассказали о техническом оснащении самолета для всех случаев полета и посадки, о ряде навигационных приспособлений, о бортовом комплекте запасных частей и инструментов, составленном очень продуманно, и т. п. И без этого ясно, что *„АНТ-6" в арктическом варианте является замечательным, мощным воздушным кораблем, тщательно подготовленным для сложной работы в Арктике.*

Этот самолет обладает большой надежностью полета. У него исключительная грузоподъемность. Значительный радиус действия сообщает ему большую свободу в дальних перелетах. Наконец, техническое оборудование самолета создает превосходные условия для работы экипажа корабля.

Рейд советских самолетов в глубь Арктики с посадкой на Северном полюсе красноречиво и убедительно говорит о нашей мощи, о завоевании неприступнейших твердынь земного шара большевиками, овладевшими техникой.

А. Н. САДОВСКИЙ

Отважные завоеватели Северного полюса

Начальник экспедиции О Ю Шмидт

то академик, то герой,
то мореплаватель, то плотник...

Нас в этом человеке поражают прежде всего последовательность и планомерность в осуществлении планов, поистине грандиозных. Постепенно суживая круги, все ближе, все увереннее подвигаясь к пределу мечтаний многих ученых и исследователей, стремился он к раскрытию самой сокровенной тайны земного шара—тайны Северного полюса.

...Лето 1929 г. в Архангельске было жаркое. В один из чудесных солнечных дней входит в крайком высокий голубоглазый человек и называет себя.

— Начальник экспедиции на Землю Франца-Иосифа.

Его узнали. Приходу его удивились.

— Позвольте, Отто Юльевич, вы же работаете в Госплане, и вот вдруг—в Арктику?

Он ответил серьезно, чуть улыбаясь (наше удивление, видимо, позабавило его).

— Надо посмотреть моря и льды Севера, понаблюдать за погодой, подойти к „белым пятнам"... А там посмотрим, что будет дальше.

И этот математик, работник Госплана, отправился в экспедицию на ледоколе „Седов". Здесь завязалась его дружба со старым, потомственным полярником Владимиром Ивановичем Воронины, который был тогда капитаном на „Седове". Мы знаем теперь, что судьба свела этих людей надолго. Интересно, что эта экспедиция совпала с событиями на дальневосточных наших границах, где японо-китайский империализм пытался прощупать штыком силу Красной Армии и готовность ее к отпору. Контраст между двумя этими событиями чрезвычайно поучителен. Он лишний раз показывает абсолютную противоположность идей и стремлений двух систем—капиталистической и социалистической. Там из года в год повторяются попытки разбойничьим путем захватить чужую землю и чужое добро. Здесь—могучая, но мирная страна социализма расширяет область своих культурных земель, побеждая вечное молчание Севера, зажигая огни новых поселений на берегах Ледовитого океана, посылая корабли на героическую разведку в области, человеку раньше недоступные.

Экспедиция „Седова" была чрезвычайно удачной. В бухте Тихой была построена первая полярная станция—форпост Советской страны в высокой Арктике. Радистом на этой станции остался Кренкель. Мы видим, что в деле покорения еще недавно недоступных пространств появляются свои энтузиасты, верные друзья „полярного профессора" Шмидта. В 1929 г.

Кренкель зимовал в бухте Тихой. Сегодня мы видим его на зимовке „Северный полюс".

А „полярный профессор" настойчиво и упорно продолжал осаду одной из самых неприступных крепостей мира—осаду высокой Арктики. Уже в следующем, 1930 г. на том же „Седове", с тем же капитаном Ворониным Отто Юльевич вел вторую экспедицию уже дальше на восток—в район Северной Земли. Здесь Шмидт снова оставил горсточку отважных людей—была выстроена новая полярная станция во главе с Ушаковым. Эта же экспедиция открыла новый остров между Северной Землей и Землей Франца-Иосифа. Открытие явилось блестящим подтверждением научного прогноза профессора Визе, на основании целого ряда наблюдений предполагавшего существование острова именно в этой точке на карте. Остров был назван в честь автора этого замечательного прогноза.

Из второй полярной экспедиции Отто Юльевич вернулся буквально окрыленным. Он рассказывал, что экспедиции 1929 и 1930 гг. обогатили науку чрезвычайно ценными материалами, которые в известной мере раздвигают завесу тайны, окутывающую до сих пор близкие к Северному полюсу области. Глядя вдаль, как бы предчувствуя новые события в истории изучения Арктики, Шмидт говорил тогда:

— Эти два похода дали нам в руки так много нового, они подтвердили столько интересных предположений, что сейчас обязательно нужно ставить вопрос об организации *сквозного плавания* из Архангельска во Владивосток. Наше государство не может не преодолеть препятствий, которые воздвигнет Арктика на протяжении Северного морского пути. Этот путь обязательно должен служить и будет служить нашей стране.

Так зародилась идея сквозного похода из Белого моря на Тихий океан. Самые великие намерения в условиях нашей страны осуществляются в кратчайший срок. Сквозной поход был блестяще осуществлен в 1932 г. ледоколом „Сибиряков". Величайшее значение его было признано всеми. В те дни начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт и капитан „Сибирякова" Воронин получили от товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова телеграмму следующего содержания:

.....Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию".

Об этом походе мне пришлось беседовать с Отто Юльевичем уже в Хабаровске. Спокойно, но с необычайным чувством удовлетворения, с увлечением подлинного ученого он рассказывал о состоянии северных путей, о льдах, преграждавших путь ледоколу, о коварных течениях, о берегах, мимо которых шел „Сибиряков".

— Этот путь,—говорил Шмидт,—принесет Советской стране огромные хозяйственные и политические выгоды.

Слушая тогда Шмидта, мы вспоминали гениального русского ученого Михаила Ломоносова, который предсказывал завоевание Северного морского пути и в 1760 г. писал:

Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отводят на Восток...

И вот теперь, воодушевляемый партией, русский Колумб с большой бородой открыл этот путь на восток.

Взявшись за серьезное дело, Отто Юльевич всегда доводит его до конца. Он упорен и настойчив, этот человек, соединяющий в себе широту взглядов настоящего ученого с отвагой и мужеством древних викингов. Перед тем как начать эксплоатацию Северного морского пути, он отправляется на новую разведку арктических морей. Все мы помним эпопею „Челю-

скина". Душой челюскинского коллектива в самые трудные его дни был Отто Юльевич—„наш старик", как называли его и моряки, и плотники, и гидрографы, и водители воздушных кораблей.

В последующие годы Шмидт, теперь уже признанный командарм советской армии полярников, развил кипучую организационную деятельность по освоению Северного морского пути. Он не раз повторял, что транспортная артерия, проходящая по внутренним водам, послужит могучим рычагом для подъема, для развития культуры народов Севера. Соединяясь через мощные реки (Обь, Енисей, Лена и др.) с железными дорогами Сибири, Северный морской путь оживит огромные пространства, будет содействовать развитию промышленности, хозяйства, транспорта, авиации, культуры на всем побережье полярных морей. Мы видим, что предсказание это сбывается. Целая армия численностью свыше чем 50 тысяч человек ныне штурмует просторы и преграды арктической природы. Впереди этой армии, участвуя в самых сложных и трудных этапах борьбы, стоит Шмидт—большевик, ученый.

В этот период (лето 1934 г.) мы уже не просто встретились с т. Шмидтом, а стали вместе работать на арктическом поприще. Вот уже три года длится наша совместная дружная работа. Не мало за этот период полярники совершили блестящих дел, основным инициатором и организатором которых был Отто Юльевич.

Его спокойствие, его блестящее знание дела, бережное отношение к людям и твердое проведение партийной линии создают замечательную обстановку для работы. Под его руководством работе отдаешься целиком, без оглядки и всеми силами стремишься помочь тому делу, над которым он неустанно трудится, осуществляя задачу, поставленную товарищем Сталиным,—освоить и развить Северный морской путь.

Летом прошлого года с запада на восток был послан караван судов. 1936 год в ледовом отношении был самым трудным за последние два десятка лет. Все же караван советских кораблей успешно закончил свой рейс. Его вымпелы, обвеянные арктическими бурями, сегодня гордо реют в водах Тихого океана. Во главе этого каравана судов шел тот же водитель—Отто Юльевич Шмидт.

Нужно сказать, что успешному свершению многих мечтаний и планов Шмидта, помимо личных качеств этого человека, помогли его большой организационный и государственный опыт, широкий кругозор большевика, разносторонние познания ученого. Это настоящий большевик-организатор, обладающий сильной волей и непреклонным упорством. Поэтому обидно и досадно было смотреть пьесу Семенова „Не сдадимся", где Шмидт изображен очень бледно и напоминает скорее ученых старого типа, неподвижных, безвольных. Что общего между этим героем пьесы Семенова и тем Шмидтом, которого знаем мы,—смелым водителем экспедиций, живым, подвижным человеком, воодушевлявшим коллектив полярников в самые трудные минуты путешествия? Эта пьеса—карикатура на эпопею „Челюскина".

Характерен стиль работы Отто Юльевича. Новые задачи он намечает строго, продумывает каждую мелочь, учитывает все „за" и „против" и, только убедившись в абсолютной правильности плана, приступает к его свершению. Но тогда уже действует уверенно, бьет, что называется, наверняка. Поставив перед людьми задачу, наметив ответственных исполнителей, Шмидт без нужды не вмешивается в их работу, не мешает людям, не опекает их, он только проверяет исполнение и в решающий момент берет руководство в свои руки.

Нынешнюю экспедицию на полюс Шмидт подготавливал давно. Готовились к ней почти два года. По существу, за последние пять-семь лет всю нашу работу в Арктике можно рассматривать как планомерную подготовку к завоеванию Северного полюса. Шмидт сам руководил этой рабо-

той. Он никогда не торопится. Он действует „математически" точно, поэтому он не ошибается, он всегда уверен в успехе. Эта черта сказывается почти в каждом его слове. Вот что телеграфировал он первого мая с острова Рудольфа:

„...Проявим максимальную выдержку, гарантирующую успех наверняка".

И он добился успеха—самолеты опустились на полюсе.

Работать под руководством этого человека очень легко. Его любят полярники, моряки, летчики, все люди, которых он умеет видеть и выдвигать, учитывая особенности их характера, их влечения, склонности и способности. Он часто говорил:

— Партия требует, чтобы мы воспитывали людей, знали их, помогали им расти. Партия требует, чтобы мы расширяли опыт этого золотого фонда советских людей.

И вот Шмидт вырастил сотни полярников и среди них замечательную четверку—Папанина, Кренкеля, Ширшова, Федорова.

Пламенные мечтания „ледового комиссара" Шмидта сбываются. На побережье возникают новые социалистические предприятия, новые благоустроенные порты. В тундре Крайнего севера расцветает советская культура. Могучие сдвиги происходят в жизни северных народностей. И мы знаем, мы уверены, что в недалеком будущем будет претворена в жизнь одна из самых смелых идей советских полярников: воздушный трансарктический путь через полюс будет проложен.

Начальник Политуправления
Главсевморпути
С. А. БЕРГАВИНОВ

Михаил Водопьянов

В дни, когда группа правдистов работала над книгой „Как мы спасали челюскинцев", мне довелось видеть А. М. Горького. Тогда не было ни одного дома в Москве и, пожалуй, во всей стране, где не говорили бы о подвиге летчиков, спасавших челюскинцев.

Об одном из этих героев мы рассказывали А. М. Горькому. Он улыбнулся счастливой и радостной улыбкой и сказал удивительно тепло:

— Самородок.

Самородок. Нельзя было точнее определить Михаила Водопьянова. Когда глядишь на большого, мужественного человека, видишь его беспокойный и в то же время ясный взгляд, когда следишь за его несколько связанными, неторопливыми движениями, думаешь: именно такая повадка на земле у сильных и вольных птиц. Вот он выходит на улицу и садится за руль автомобиля. Он обращается с машиной, как с прирученным покорным зверьком. Он ведет машину уверенными и неторопливыми движениями, но ему как бы тесно в городе, среди городских улиц. Человек привык к свободным пространствам, высоко над землей. „Русские—прирожденные летчики",—писали недавно в английских газетах. Водопьянов—прирожденный летчик. Это русский летчик-самородок, любимый советским народом герой.

Когда перечитываешь написанные непринужденным, простым и чистым языком биографические записки Водопьянова, понимаешь, откуда взялась эта дерзость, смелость и сила. В простых словах, без тени бахвальства,

Коммунисты — участники экспедиции на Северный полюс

даже с легкой иронией над собой Водопьянов рассказывает о том, как он нашел свое призвание:

„... Я сидел наверху, принимал солому, отец подавал. Вдруг слышим шум. Отец говорит:

— Вон летит аэроплан.

Я так задрал голову, что чуть не свалился с крыши".

Парень из бедной крестьянской семьи села Студенки, Липецкого уезда, захотел быть летчиком. Он пошел добровольцем в Красную Армию, в воздушный флот. Он начал с того, что был кучером и возил бензин на аэродром. Потом был шофером и только в 1925 г., на двадцать шестом году жизни, стал бортмехаником. Обстоятельно, простодушно рассказывает о себе Водопьянов. Он травил саранчу в плавнях. Открывал воздушную линию на Сахалин. Был и морским летчиком. Научился летать ночью и в тумане. Возил матрицы „Правды" из Москвы в Ленинград. Летал на разведку тюленей. Учился в Военно-воздушной академии.

„Это было для меня самое трудное,—рассказывает Водопьянов.—Но только благодаря Академии я стал хорошим летчиком".

В 1932 г. Водопьянов готовится к полету Москва—Петропавловск-на-Камчатке и обратно. Длина перелета—около 23 тысяч километров—120 летных часов. Из Верхнеудинской железнодорожной больницы он диктует донесение в Москву: „Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительные ранения. Прошу дать распоряжение Иркутскому управлению о выделении мне самолета „Н-5" для продолжения перелета на Камчатку".

„Незначительные ранения" были следующие: рваные раны на кожном покрове головы, затем перелом нижней челюсти в области подбородка, выбито семь зубов; большая рана на подбородке. Глубокая рана на переносице. На эти повреждения было наложено около тридцати швов.

Бортмеханик Серегин погиб.

Окровавленный, с обмороженными руками, Водопьянов пришел в себя на льду вблизи разбитого самолета. Он нашел в себе силы вытащить из-под обломков умершего Серегина. Люди, подоспевшие к месту аварии, увидели Водопьянова, бродившего возле самолета. Он попросил развести огонь и дать закурить. Положил папиросу в карман и потерял сознание. Ранения были настолько серьезны, что Водопьянов поправился только через несколько месяцев. В этот же период он диктовал записи о своей жизни и летной работе. В этих записях просто и правдиво он описал „главную свою неудачу"—аварию близ Байкала. Описал свою жизнь на земле и в воздухе, рассказал, как летал в погоню за стратостатом, как летал из Астрахани в Махач-Калу и попал в стаю перелетных птиц. Тысячи перелетных птиц едва не повредили самолет, они оказались страшнее тумана. И так же правдиво и просто он описал полет в Арктику, свое участие в спасении челюскинцев.

Надо сказать, что в то время у Водопьянова была не слишком лестная репутация безрассудно смелого летчика. Человека его темперамента и мужества глубоко обижала эта репутация. Поэтому он обстоятельно рассказывает об одной детали своего полета за челюскинцами. Он вспоминает, как вернулся из-за плохой погоды в Хабаровск.

— Ко мне подбежали и спрашивают, что случилось с самолетом. Я ответил—ничего, ничего, все исправно. А почему вернулся? Вернулся из-за плохой погоды и плохой видимости. Не поверили. Когда им подробно объяснил причину возвращения, товарищи жали мне руку и говорили:

— Наконец-то ты взял себя в руки.

Взял себя в руки Водопьянов в тот момент, когда телеграфировал из Хабаровска в редакцию „Правды":

„Вылетаем в полной уверенности в выполнении поставленной правительством задачи".

Он сам говорит о себе, что в те минуты чувствовал важность задачи и, обдумывая каждый свой шаг, как бы переродился в этом великом полете.

„Думал только о том, как вернее долететь до челюскинцев и спасти их жизни".

Но чувство ответственности не погасило отваги и прирожденной смелости Водопьянова. Он сократил свой путь на шестьсот километров, перелетев через Анадырский хребет...

„Перелетел и даже перестарался: на 200 километров дальше Ванкарема занесло ветром".

И вот, наконец, Водопьянов увидел черный дым костра. Это был лагерь Шмидта.

Вместе с Каманиным и Молоковым Водопьянов оставляет лагерь челюскинцев. Он снимает с льдины Боброва, Иванова и радиста Кренкеля и возвращается на материк. Начинается триумфальное шествие героев-летчиков и челюскинцев в Москву.

Сотни тысяч людей отыскивают среди летчиков рослую фигуру Водопьянова, знакомое по фотографиям его характерное лицо, чуть склоненную голову, прищуренные ясные глаза. Они знают биографию этого человека, биографию самородка, народного героя, пришедшего из бедной крестьянской семьи и прославившегося на весь мир подвигом спасения челюскинцев. Водопьянов в Москве. Он достиг всего, о чем может мечтать человек.

Однако он не успокаивается. Страстный и неукротимый характер зовет его снова в воздух, в Арктику, за Полярный круг. Это—мечтатель в лучшем смысле слова. Это—беспокойный ум. Его воля и энергия всегда ищут себе применения. Его призвание—борьба со стихиями, поединок с враждебными человеку силами.

Северный полюс—таинственная точка, привлекавшая полярных исследователей всех стран. Полюс, стоивший жизни не одному исследователю Арктики. Естественно, что у Водопьянова возникает дерзновенная мечта о полете на полюс. Человек, не однажды видевший смерть, герой Советской страны, не отступил перед этой дерзкой мечтой. Водопьянов пишет книгу о полете на полюс. Он пишет пьесу на эту тему. Для него это не только литературные опыты владеющего пером летчика. Для него это способ привести в стройную систему, осмыслить свою мечту. Он сочиняет диалоги пьесы, он работает над книгой и вместе с тем пишет докладные записки, работает над усовершенствованием самолета, изучает трассу будущего полета на полюс. Его видят не только за письменным столом, но и на Московском аэродроме. Он делает глубокие разведки в Арктике. В 1936 г. он совершил перелет Москва–Земля Франца-Иосифа. Так на практике он дополняет и корректирует свой план.

Остров Рудольфа—самый северный клочок Земли Франца-Иосифа. Там опускается самолет Водопьянова, отсюда летчик глядит на север, в сторону полюса. Только 900 километров отделяют его от таинственной точки земного шара. Пять-шесть летных часов. Но для того, чтобы пролететь эти 900 километров, нужны месяцы долгой и тщательно продуманной работы. Водопьянов не безрассудный смельчак. Он не ставит себе целью покружиться над полюсом и улететь. Он хочет прочной и полной победы. С легкой иронией он говорит о полете на полюс адмирала Бэрда: „Рекламный полет, организованный на деньги Форда".

Водопьянов стоит перед картой Арктики. Москва соединена с полюсом двойной синей линией. Карандаш Водопьянова наметил этот путь,— даже в этих синих отчетливых штрихах чувствуется смелость замечательного летчика. Просто и обстоятельно он рассказывает свой план:

— Март—апрель и начало мая—наиболее подходящее время для полета. В это время там сравнительно сухая погода.

„Там"—это на полюсе.

— Туман, облачность останутся под самолетом. Температура? Я думаю, будет не ниже тридцати градусов. Обледенение? В сущности, против обледенения люди еще ничего не придумали.

Затем Водопьянов рассказывает о том, как с воздуха будут выбирать аэродром, вернее—место, которое можно будет превратить в посадочную площадку, как оставят зимовщиков, запас продовольствия на полтора года и инструменты для научной работы.

— Если первый самолет неудачно садится, сбрасываем груз и уходим на базу. Тем временем зимовщики приготовляют аэродром, примерно так, как это делали челюскинцы.

Здесь, в Москве, этот поразительный план звучит как-то обыденно, просто. Однако даже здесь нельзя не предвидеть трудностей и преград, которые ожидают экспедицию. Но Водопьянов говорит об этом дерзком плане так рассудительно, так уверенно, что исчезают сомнения, и уже больше для порядка спрашиваешь, были ли случаи посадки самолета в этих широтах.

Водопьянов напоминает о том, что летчик Бабушкин имел несколько вынужденных посадок и американец Эйельсон садился во льдах. Наконец, Амундсен летал над 88-м градусом и сел во льдах, причем один его самолет был разбит, на другом удалось улететь.

Но более всего убеждают заключительные слова этого разговора.

— Попадется хороший аэродром—сядем. Если же на полюсе лед точно пропущен через гигантскую мясорубку—полетаем и вернемся на базу.

Так кончается этот разговор, похожий на главу из ненаписанного фантастического романа. Но это не Жюль Верн. Это разговор в квартире советского летчика Водопьянова. На его столе—сделанная из алюминия чернильница, подарок завода имени Гольцмана. Здесь же рядом с заметками и записями—письмо из родной деревни. Колхозники пишут о своих нуждах своему знаменитому земляку Михаилу Водопьянову. Немного позже за этим столом ликвидирует неграмотность мать Водопьянова. Ее сын показывает на выводящую буквы мать и усмехаясь говорит:

— Тоже достижение Октября.

Джимми Коллинз—американский летчик-испытатель, талантливый литератор, оставил печальную повесть о жизни американского летчика. Его книга начинается как бы стихотворением в прозе, которое можно было бы назвать „Мечта летчика". Мечта летчика—это свободная, радостная жизнь человека, победившего стихии. Этой мечте Джимми Коллинза не суждено было осуществиться. Всю жизнь Коллинз служил жадным и скупым хозяевам, ради них он рисковал собой и в конце концов погиб при испытаниях нового самолета. Предчувствуя свой удел, Джимми Коллинз сам написал себе некролог. Невозможно без чувства горечи и гнева читать книгу о жизни и гибели американского летчика Джимми Коллинза. Вот удел отважного человека в стране, где властвует буржуазия.

Мечта советского летчика Водопьянова воплощена в жизнь. Он мечтал о полете на полюс, и его страна, его правительство и партия воплотили в жизнь эту мечту. Он работает, окруженный любовью соотечественников.

Я вспоминаю замечательного смельчака, летчика дореволюционного времени Сергея Уточкина. Я видел, как он проезжал на велосипеде по улицам Одессы и свора хулиганья бежала за ним с криками: „Рыжий Сережка! Сережка Рыжий!" И я видел, как дети на Тверской-Ямской улице провожали восторженными криками автомобиль Водопьянова.

„Меня считают безгранично смелым летчиком. Даже товарищ Сталин

сказал: „Побольше бы таких смельчаков". Я не сумасшедше-смелый. Я такой же, как и все",—писал о себе Водопьянов в книге „Как мы спасали челюскинцев". И это была не напранная, не ложная скромность.

Герой Советского Союза, народный герой сказал, что он—сын своего народа, что он совершает подвиги не ради личной выгоды, а ради славы и счастья своей родины. И еще он сказал о том, что будет защищать счастье своей родины с той отвагой и смелостью, за которые его так любит советский народ.

Л. ПИКУЛИН

Иван Спирин

Есть люди, у которых похвала вызывает преувеличенное мнение о себе. Первый успех порождает в них успокоение. На славу они смотрят, как раньше на облигацию, с которой можно всю жизнь стричь купоны. И есть люди, которых восхваления смущают, а подчас удивляют. Они умеют быстро забывать о своих заслугах, и ничто не может выбить их из колеи труда, который сам по себе является для них высшей наградой. К последней категории людей принадлежит Спирин.

В 1927 г. Спирин получил первый орден за перелет Москва—Анкара—Тегеран—Кабул и обратно. Нарком обороны пригласил участников перелета к себе. В кабинете появился фотограф, чтобы снять наркома с участниками перелета. Спирин робко встал позади всех, и наркому пришлось его вытащить за руки:

— Вы что же прячетесь? Сюда давайте!

Перед лицом почестей Спирин склонен свою персону припрятать, затушевать. Там, где почести, он—последний. Зато там, где трудности и опасности, он—первый.

С первых шагов своей летной жизни он выбрал роль исследователя, роль человека, который пробивает новые пути летному искусству. Как-то на собрании он бросил фразу, которая кажется парадоксальной. Имея в виду будущие битвы с врагами СССР, он сказал:

— Придет время, когда летную погоду надо будет сделать нелетной, и наоборот... Летать придется только в так называемую нелетную погоду, чтобы подойти к врагу незамеченным и застигнуть его врасплох.

Это и есть та цель, которую Спирин ставил себе еще 12 лет назад. Он тогда летал, одновременно учась на рабфаке. Москва—Коломна—маршрут его первого полета по приборам, по штурманским расчетам. Москва—Парьян-Мар—остров Рудольфа—Северный полюс его последний по времени маршрут. В ту пору первый полет в Коломну таил в себе, может быть, не меньше опасности, чем теперь полет в ледяную пустыню.

Когда он первый раз вылетел с Громовым в ночной полет, это был огромный риск. Они попали в ловушку ночи, до утра метались среди гроз и облаков. Горючее было на исходе, а низкий туман закрывал землю, и они рисковали при посадке зацепиться за телеграфный столб или за фабричную трубу, или сесть на крышу. Но железная выдержка помогла летчикам, и они вышли из трудного положения с честью. Так, рискуя жизнью, Спирин пробивал новые пути в летном искусстве, поднимая его на новую ступень.

Спирину выпала честь вести звено сухопутных самолетов над Черным морем—из Севастополя в Турцию. В пути встретилась гроза необычайной силы. За управлением сидел Нигаунис—смелый, невозмутимый летчик, по

даже он удивился, когда, встретив грозу, Спирин решительно махнул рукой:

— Вперед!

Гроза швыряла самолет, как щепку, вверх и вниз, волны метались под колесами самолетов, обдавая крылья водяными брызгами.

„Ну, вот, долетался!!“—думал Спирин и прощался с жизнью. Впервые ли? Нет! С жизнью он прощался много раз и при этом, видимо, никогда не терял самообладания.

Был такой случай. Громов, Спирин и Филин кружили на самолете вокруг Москвы, чтобы побить мировой рекорд дальности по замкнутой кривой. Мотор вдруг стал выбрасывать языки пламени и рой искр. На самолете было свыше тонны горючего. Пожар мог вспыхнуть каждую секунду. Пожар! Этого, пожалуй, более всего боится Спирин. Однажды он видел, как при посадке загорелся самолет и из кабины выскочил горящий человек. Одежда этого человека была охвачена огнем. Он метался по полю—живой, горящий факел; ветер относил от него пелену едкого дыма. Летчик катался по земле, чтобы примять пламя, но оно вновь вспыхивало, пожирая живого человека.

Спирин вспомнил эту жуткую картину, когда увидел призрак пожара на гигантском самолете „РД“. Он имел право оставить самолет и выброситься на парашюте.

„Бросить такую машину?—подумал он тогда с болью в душе.—Нет! Надо держаться до последней секунды“.

И машина была спасена.

Чтобы совершить такой поступок, требовалось величайшее напряжение нервов, величайшее самообладание и главное—величайшая любовь к своей родине. Всего этого у Спирина оказалось достаточно, ибо он годами закалялся и воспитывался в рядах большевистской партии.

Это было еще на заре советской авиации. К Спирину зашел летчик Филиппов и сказал:

— Пойдем испытывать новый самолет.

Филиппов взлетел. Спирин остался на аэродроме с часами в руках. Он смотрел то на часы, то на самолет и вдруг услышал оглушительный треск. Подняв глаза, он увидел, как фюзеляж без крыльев со свистом падает на землю.

...Опечаленный Спирин шел за гробом друга и думал: „Может, бросить эту профессию?“

Но это было давно. Мужество победило навсегда! Мужество, подвиг стали для него потребностью, так же как и сама профессия летчика. И Спирин мог в кругу друзей сказать без всякой рисовки, с улыбкой на лице:

— Эх, с каким удовольствием я полечу бомбить врагов!

Самые смелые планы воздушных атак на врагов нашей родины он несет в себе, как мечту, с которой он сжился. В лучах этой мечты о защите нашей родины, о ее славе и чести рождались и планы его полетов. Он мечтал лететь на самолете целый месяц без посадки, с доливкой горючего в воздухе; он мечтал о полете вокруг земного шара; он хотел побить рекорд дальности по прямой, пролетев 14 тысяч километров. Все эти полеты у него были рассчитаны, обдуманы, разработаны до мельчайших деталей еще до полета на Северный полюс.

Спирин пришел в авиацию по путевке большевистской партии. Это летчик-рабочий, сменивший летчиков-дворян. В новую свою профессию он внес трудолюбие, упорство, смелость новатора.

Совершая героические поступки, он, как подобает большевику, никогда не вставал в позу героя и не успокаивался на достигнутом. Героизм стал для него повседневным делом, и каждый успех становится для него лишь ступенью к новому.

Его отношение к себе и к своим большим делам поразительно по своей скромности. На его обветренном лице всегда покоится улыбка. С улыбкой он говорил нам о полете на Северный полюс:

— Понимаете, оказывается, земная ось вовсе не торчит из земли, и полюс придется еще поискать хорошенько, чтобы сесть на него.

С такой же спокойной улыбкой он продолжал:

— Чорт его знает! Ведь там никто не был... Надо рискнуть. Я думаю, мы с Водопьяновым сядем на полюсе обязательно, сядем во что бы то ни стало...

Г. КИИ

Марк Шевелев

Марк Иванович Шевелев награжден званием Героя Советского Союза за свою выдающуюся работу в качестве заместителя начальника экспедиции по созданию дрейфующей полярной станции „Северный полюс".

Марка Ивановича я знаю с конца 1928 г., когда он ведал авиационным импортом.

Мне пришлось обратиться к нему по поводу заказов, связанных с оборудованием самолета Чухновского, который в 1929 г. должен был обеспечить впервые в истории авиации ледовую разведку в Карском море. Оформление импортного заказа, как известно, было в те времена довольно хлопотной операцией, и меня удивил человек, сразу разрешивший все мои вопросы без всяких лишних словоизвержений.

Это был Шевелев.

Мне легко удалось договориться с ним.

Марк Иванович всегда все помнит и ничего не забывает. Это неотъемлемая его черта.

Его эрудиция, даже в вопросах непосредственно к нему не относящихся, его глубокий интерес к вопросам техники, его подкупающая искренность—все эти черты не могли не расположить в его пользу. Довольно скоро мы стали друзьями, коими и пребываем до сих пор.

В 1929 г. он сменил кабинет в Наркомторге на работу по освоению Севера—перешел в акционерное общество Комсеверпуть в Новосибирске. Там Марк Иванович работал в качестве члена правления и занимался чрезвычайно широким кругом вопросов. Ему приходилось решать вопросы стоимости леса, сплава, он участвовал в создании Игарского порта и налаживал экспорт енисейского и ангарского леса.

Он ведал также в то время весьма небогатой авиацией Комсеверпути и стал моим непосредственным начальником. Нужно заметить, что личный друг в роли начальника—дело гораздо более трудное, чем это может показаться на первый взгляд, ибо известно, что дружеские отношения обязывают к еще большей дисциплине и ответственности за порученное дело.

В тогдашней деятельности Марка Ивановича чрезвычайно много энергии отнимали чисто финансовые вопросы. При отсутствии собственной ремонтной базы приходилось пускаться во все тяжкие, чтобы в какой-либо мере удержаться на тех принципах самоокупаемости, в какие была поставлена авиация Комсеверпути.

Марк Иванович с чрезвычайным искусством разрешал эти задачи. Сколько раз спасал он дело полярной авиации от неминуемого, казалось, банкротства...

В 1932 г., когда после похода „Сибирякова" был создан Главсевморпуть, начался расцвет полярной авиации, блестящим итогом которого явилась высадка полярной станции на Северном полюсе.

В 1933 г. Марк Иванович руководил экспедицией на ледоколе „Красин", направленной на Новую Землю для вывоза больных зимовщиков и доставки населению продовольствия. Впервые в истории корабль проник в Арктику зимой. „Красин" обошел все побережье Новой Земли, взял на борт больных, снабдил остальное население, и, кроме того, спас советско-германскую научную экспедицию. Для этого „Красину" пришлось дойти до самой северной точки Новой Земли—до мыса Желания.

14 апреля 1933 г. „Красин" возвратился в Мурманск, и в тот же день Марк Иванович получил телеграмму товарища Сталина, поздравлявшую его и весь экипаж ледокола. За проявленную большевистскую твердость и настойчивость в выполнении задания Марк Иванович был награжден орденом Ленина.

Из целого ряда эпизодов мне вспоминается прошлогоднее приключение Марка Ивановича во время его полета по Енисею. В Туруханске самолет, на котором он летел, попал в штормовый ветер. Самолет сел и начал прием горючего. Вдруг его резко накренило. Так как ветер поддувал под крыло, машина не могла стать носом к ветру. Ушел в воду поплавок, потом конец крыла...

Еще мгновенье, и самолет опрокинется и пойдет ко дну. Марк Иванович не растерялся и лег на другое крыло вместе со своим спутником и кое-как уравновесил самолет.

Самолет, на крыле которого лежали люди, несло по реке. Между тем на берегу собрался народ. Жители Туруханска хотели помочь попавшим в беду летчикам, но не знали, как это сделать. Выслали катер, но он чуть не перевернул машину с людьми. Марк Иванович катер прогнал... Он и его товарищ спасли машину.

Успех всякого дела решают люди. Подбором, подготовкой и продвижением людей Марк Иванович всегда занимается лично, никогда не доверяя голым анкетным данным. В его умении сплачивать людей, в его повседневной заботе о них, в его знании нужд каждого работника полярной авиации заключена сила его как организатора и руководителя.

Не будучи летчиком—в бытность в Красной Армии он служил авиотехником,—Марк Иванович, руководя полярной авиацией, изучил штурманское дело и проявляет такое глубокое знание авиации, что пользуется непререкаемым авторитетом среди всего личного состава полярной авиации. Его работоспособность изумительна. Работает он не щадя сил, и следствием этой расточительности были неоднократно перенесенные им тяжелые болезни.

Вот как он заболел заражением крови. Больной гриппом, он, невзирая на болезнь, вылетел по какому-то делу, получилось осложнение—крупозное воспаление легких и вслед за ним общее заражение крови. Он пролежал в больнице пять месяцев. Как раз в это время произошла челюскинская эпопея. В течение двух месяцев от выздоравливавшего Марка Ивановича скрывали все происшедшее, а когда он узнал о спасательных операциях, совершенных без его участия, он устроил огромный скандал.

Марк Иванович ведал непосредственным подбором людей в нашей экспедиции на полюс. Наш успех во многом—результат этого тщательного подбора.

Личное мужество Марка Ивановича, готовность его участвовать непосредственно в каждой сложной операции были одним из моментов, обеспечивших успех нашей экспедиции. Всю подготовку экспедиции на полюс Марк Иванович вынес на своих плечах, выполняя одновременно огромную текущую работу.

Когда при возвращении с полюса встала необходимость совершить посадку одной машины на 85°, Марк Иванович немедленно перешел на „Н-172", и мы с ним вместе проделали эту интересную операцию, обеспечившую нам возвращение в Москву всего звена в полном составе.

Старые и молодые работники полярной авиации чрезвычайно рады поздравить сегодня Марка Ивановича с высоким званием Героя Советского Союза.

Герой Советского Союза
А. Д. АЛЕКСЕЕВ

Василий Молоков

В марте, за неделю до старта, Василий Сергеевич съездил в родные места. В село Молоково знатный летчик приехал ночью. Он вышел из машины и прошелся по широкой улице. Мартовское, чистое от облаков небо, предвесенние запахи, деревенская тишина, избы, в окнах которых теплились огни,—все это с какой-то внезапной силой тронуло его.

Молча постоял он у колодца, расположенного посредине улицы; молча прошел в свою избу. Его встретила мать, худая, с голубыми выцветшими глазами старуха. Брат, колхозный кузнец, поднялся ему навстречу. Они были почти одного роста—кузнец и летчик—крепкие, здоровые, широкоплечие. Василий Сергеевич лишь выделялся своей сединой и обветренным лицом.

Он справился у родных о колхозных делах, интересовался жизнью своих односельчан, их большими и маленькими радостями. Улыбаясь, взглянул он на стену, на которой висели знакомые, пожелтевшие фотографии. Это был он, его собственная жизнь. Вот мальчик смотрит широко раскрытыми глазами; матрос, окруженный друзьями; солдат в накинутой на плечи шинели; летчик в френче и чуть сбитой набок фуражке.

Прощаясь, он сказал родным, что вскоре улетает. Куда? Как всегда—в Арктику. Он тихонько, с полускрытой нежностью обнял старую мать и пожелал ей здоровья и счастья. „Ну, ну,—негромко сказал он, и глаза его, голубые и чистые, заулыбались,—до лета, что ли, прощайте... Народу от меня кланяйтесь, всем привет мой передайте".

Поздней ночью он покидал село. Мать постояла на пороге избы, пока машина не скрылась из виду. Небо еще более посветлело. Огни в домах погасли, было тихо, вокруг лежали колхозные поля.

Много лет назад по этой самой дороге мать вела маленького Молокова в город на заработки. Село тогда называлось Прииишское. Затем в годы гражданской войны по этой самой дороге он неожиданно пришел домой. Заросший, исхудавший, в обтрепанной солдатской шинели. Молчаливый, злой, ожесточившийся. Побыл он дня два дома, взял хлеба, собрался уходить.

— Куда,—спросила его мать,—куда, Василий?

Он помолчал, поглядел на нее, затем коротко произнес:

— Ну, мать, пожалуй, я больше не приду.

— Почему так?

— Никого не пощажу, и мне пощады не будет. Крепко за советскую власть бороться буду.

И в пешем строю и на самолете он дрался с белыми.

В боях под Самарой он находился в отряде моряков и летчиков.

Малочисленный отряд был окружен белыми и чехами. Матросы и летчики дрались до последнего патрона. Настал момент, когда у Молокова осталось два патрона. Один он предназначил для белых, другой—для себя, чтобы живым не попасть в руки врага.

Оставшиеся в живых бойцы вырвались из огненного кольца. Среди них был Молоков. Он кинулся в реку. Впереди его плыл матрос. Молоков плыл с трудом, напрягая все свои силы. Он видел, как матрос выплыл к берегу и за траву держится, тяжело дышит. Молоков обессилел, почти терял сознание. Чувствуя, что дело идет к концу, он крикнул матросу.

Матрос хрипло бросил:

— На тебе!—и махнул рукой, словно веревку по воздуху бросил. Молоков сделал последний рывок и обессиленный припал головой на прибрежный песок. Вот так они лежали, два человека, погруженные по пояс в воду,—матрос и летчик; отдышались, встали и пошли обнявшись, покачиваясь.

В жизни Молокова нет ни молниеносных взлетов, ни стремительных падений. Он рос мучительно и трудно. Этот спокойный, немногословный человек с ясным взглядом прошел настоящую школу жизни. Обучившись грамоте лишь после октября 1917 г., он навсегда возненавидел мир капитализма, в котором таких, как он, тысячами топтали, мяли, душили. Ненависть к старому сохранил он в своей душе и всепоглощающую любовь и преданность к новому миру, в котором он обрел себя как настоящий человек.

Черты и характер Молокова, подлинного сына народа, оттачивались в сражениях с врагами народа, в боях с природой.

Спокойствие, железную выдержку и упорство Молоков накапливал годами. Летать нужно трезво—таков внутренне осознанный закон из летной практики Василия Сергеевича. Курс на выдержку, умение выдержать, терпение и упорство—таковы неписанные правила линейного пилота, каким именует себя Молоков.

Замечательно его отношение к машине. Оно проникнуто уважением и любовью и лишено фамильярности и панибратства. В годы учебы, в Севастополе, на Каче, он однажды всю ночь не покидал гидросамолета, который бурей могло выбросить на берег. До рассвета он крепил у берега машину.

В 1931 г. машина, которую он вел на Новосибирск, попала в широко растилавшийся вокруг дым от лесных пожаров. В сумерках в дыму исчезли все земные ориентиры. Трасса была потеряна. Бортмеханик испуганно заерзал. Внезапно он вскрикнул: „Огоньки! Трасса!" Молоков отрицательно качнул головой. По всей видимости, это были огни горящего леса. Механик настаивал, что это огни трассы. Молоков послушался и стал разворачиваться вправо. Машина на правом вираже заваливалась. Летчик посмотрел на альтиметр—сто метров высоты. Он дал полный газ—и последнее, что запомнилось навсегда,—это белая рука бортмеханика на секторах газа. Когда он пришел в сознание, он увидел себя на поляне, в пятидесяти метрах от машины. Валялись шлем и очки. У Молокова были сняты ребро и плечо.

Это было тяжелое испытание. „Я понял тогда,—рассказывал позднее Молоков,—вот мне урок. Летать надо трезво и в воздухе никого не слушаться. В ответственный момент решай сам, как поступить".

Так он и делал—строго оценивал обстановку и принимал твердое решение—в те 76 часов полетов в Арктику, в лагерь Шмидта, когда от летчика требовались храбрость, бешеная страстность и упорство в достижении цели.

От Олюторки до лагеря Шмидта было две тысячи километров. Трасса.

по словам Молокова, была не легкая. „В этом пути я не видел ни одной точки, где можно было бы сесть без аварии. На таких участках пилоты всегда прислушиваются к работе мотора. Только и всего!"

О нем и его товарищах буржуазная печать писала, что в те дни они играли со смертью, что в отношении советских летчиков, кажется, сама смерть теряла свою власть. Молоков отвечал: „Если это была игра, то основанная на точном расчете. Мы учли силы Арктики и свои и тогда полетели".

Чукчи из Ванкарема звали его „Ымпенахен", что значит „Старик". „Ымпенахен",—произносили чукчи с уважением и с почтительной любовью, наблюдая за седым, хладнокровным летчиком, который без устали, точно возчик, делающий обычное, будничное дело, совершал регулярные рейсы между Ванкаремом и лагерем Шмидта на дрейфующей льдине.

11 апреля он слетал в лагерь четыре раза и вывез оттуда 20 человек. В четвертый свой рейс Молоков полетел за Отто Юльевичем Шмидтом. Больного академика привезли на аэродром на партах. Его бережно положили в кабину самолета.

В Ванкареме Молоков сделал необычную посадку. Самолет кружил, медленно снижаясь. Молоков посадил машину удивительно осторожно, нежно и точно. Высокий, слегка сгорбленный в плечах академик обнял седого, молчаливого летчика.

Молоков никогда не чурается простой, черновой, и для некоторых, быть может, обидной, работы. Любая работа важна и необходима. Нужно — и Молоков летает в лагерь Шмидта. Нужно—он везет овес на зимовку. Нужно—он везет врача в Гыдоямо. Нужно -он разведывает льды в Карском море. И все это спокойно, методически, основательно, по-молоковски, с душою.

За этой сугубой простотой скрывается благородная и честная душа национального героя, богатый и сложный мир внутренних переживаний.

В характере и облике Василия Молокова выражен облик нашей партии, нашего народа, породившего этого замечательного человека. Его отличают скромность, настойчивость, упорство, ломающие всякие препятствия. Люди этого типа поражают своим хладнокровием и решительностью. Враги громкой фразы, они спокойно, без трескотни делают свое дело, полезное стране. Они равнодушны к лести и воспринимают славу как результат большого труда, пронизанного высшим законом нашей жизни—преданностью родине.

Когда Молоков после челюскинской эпопеи сошел на берег Лондона, его окружили журналисты. Они стали расспрашивать этого сосредоточенного, с красным, обветренным лицом летчика, вывезшего из лагеря Шмидта 39 человек, во имя чего он летел и рисковал своей жизнью.

Молоков ответил коротко и просто:

— Мы выполнили свой долг,—вот и все. В нашей стране понятие долга перед своей родиной—это высший закон.

И, выслушав деловитый, потрясающий своей простотою и краткостью рассказ Молокова о полетах в Чукотском море, английская печать сказала о нем, что в то время, когда дети наши забудут перелет Линдберга, потомки наши будут помнить полеты Василия Молокова.

И поэтому народ так любит этого малоразговорчивого, мужественного человека, который поражает своим хладнокровием, скромностью и решительностью. И поэтому с такой теплотой его встречали осенью 1936 г. друзья, товарищи, ученики, с которыми он летал и осваивал ледяные просторы Советской Арктики.

Молоков возвращался из трудного и долгого полета. Была ранняя московская осень, тихий, безоблачный день. И вот на сверкающую от солнца реку упала тень гигантского гидросамолета.

Это была молоковская машина, овеянная славой, летающая лодка, на которой он проложил воздушную трассу через всю Арктику, от Берингова пролива до Белого моря. Седеющий человек с голубыми ясными глазами пролетел на этой голубой лодке 26 300 километров, преодолев все барьеры, которые ставила ему суровая Арктика.

Голубая машина удивительно легко и плавно коснулась воды и понеслась по тихой, спокойной глади реки. За хвостом самолета бежал поток вспененной воды.

Штурман Рителянд поймал брошенный с берега конец и закрепил самолет. Из самолета вышел Василий Молоков в шлеме, кожаной куртке и высоких болотных сапогах. Ровной, спокойной походкой, улыбаясь прекрасной молоковской улыбкой, он подошел к председателю Совета народных комиссаров Союза ССР т. Молотову. Он и здесь оставался верным себе, когда по-особому тепло, тихо и будничпо произнес:

— Ну вот и долетели...

Анна Степановна Молокова подпесла своему сыну Василию букет полевых цветов. Он обнял маленькую, худощавую, плачущую счастливыми слезами старушку, гладил ее плечи и тихо повторял:

— Ну, ну, успокойся. Что у вас в колхозе нового?..

Седой, взволнованный Молоков смотрел на реку, где чуть покачивалась его голубая летающая лодка, и негромко, коротко сказал о наших советских моторах, работающих четко и безотказно, о советских людях, воспитанных Сталиным, которые не страшатся трудностей, а побеждают их.

Неделю спустя он сам повел машину в Красноярск, поставил ее на ремонт.

Летчик большого самообладания, он воспринял полет на Северный полюс с обычной своей деловитостью:

— Дело это большое, нужное и серьезное.

И тут же он свел разговор к вопросу о тщательной подготовке полета.

Машину ему дали четырехмоторную—„СССР Н-171". Он проверил свое хозяйство. Осмотром остался доволен. „Хорошая, стоящая!"—сказал он Алеше Ритслянду. Знакомился он с машиной серьезно, деловито. Это был новый для него самолет. В его обращении с машиной не было ни зазнайства, ни робости. Он уважал ее как прекрасное, сложное и умное творение рук человеческих.

В кепке, в сером свитере, в староватом кожаном пальто и болотных сапогах, он день за днем слушал работу моторов, тщательно изучал все капризы этой сложной машины, которую предстояло вести на полюс. В минуты отдыха он заходил в маленькую комнату на аэродроме, ставшую сборным пунктом экспедиции. На стенах висели карты полета. В углу были сложены меховые спецовки, болотные сапоги, ящики с сухарями, топоры, лыжи, палатки. Один вид этих вещей вселял бодрость, вызывал хорошее, предполетное настроение.

Б. ГАЛИН

Анатолий Алексеев

Накануне исторического перелета из Москвы на полюс орденоносец, герой ледовых разведок Анатолий Дмитриевич Алексеев говорил с улыбкой, в которой было много сдержанной гордости:

— Вдумайтесь прежде всего в то обстоятельство, что замечательные машины, на которых мы полетим,—целиком советского производства. За-

мечательный закрытый лимузин, металлические части которого пропущены через лучи нашего же рентгеновского аппарата, специально утепленная масляная и водяная магистраль, сложная и тонкая система подогрева моторов и даже великолепная лисья шуба, которая, быть может, и не понадобится в этой искусно отепленной машине,—все это родилось на нашей земле!

Обычно сдержанный, скупой на слова, Анатолий Дмитриевич Алексеев еще долго и взволнованно говорил о заботливой предусмотрительности конструкторов машины, о технических ее совершенствах, о летных ее возможностях.

Он умалчивал только об одном: о водителях этих машин, о героических и скромных людях советской авиации.

В годы гражданской войны Алексеев добровольцем вступил в ряды Красной Армии. Участвуя в разгроме белогвардейских разбойничьих банд Антонова, в ранней молодости он проходит раскаленное горнило гражданской войны, навсегда усваивая себе ее поучительные, суровые уроки. Он великолепно знает, кто яростный враг трудящегося народа и кого для блага этого народа нужно до конца безжалостно уничтожать.

Закаленным под градом вражеских пуль, проверившим себя человеком выходит будущий знаменитый советский летчик из схватки с белогвардейщиной. Кровью и огнем закреплена основа этого характера. Прочно устанавливаются в этом человеке те качества революционного, железного бойца—качества, относительно которых лживые и корыстные мещане, разыгрывающие из себя законных наследников гуманизма, поднимали визг как о проявлениях „бездушности", „черствости", „варварства".

Но, минуя несколько хронологических страниц жизни Алексеева, разрешим себе заглянуть в те из них, когда он уже высоко над землей покачивается в кабине самолета. Вот летят они—летчики советской земли - Чухновский, Страубе, Шелагин, Федотов и Алексеев и жадно с 40-метровой высоты всматриваются в мертвое, сплошное ледяное поле. Машину ведет талантливая рука Б. Г. Чухновского; рядом с ним, как всегда прекрасно владеющий собой, Алексеев, и только одному Шелагину на пустынных льдах все мерещатся темные человеческие фигурки участников экспедиции Нобиле.

Еще и еще с безграничным упрямством прорезает туманы аэроплан, еще и еще кружат над бескрайними льдами советские пилоты. И вот, неожиданно, как в странном, поразительном сне, на далеких мертвых льдах они видят такие ничтожно-маленькие, жалкие, темные точки...

— Люди! Люди!—неистово кричит Шелагин.

Да, действительно внизу настоящие люди... Люди, спасение которых было целью и смыслом героических разведок группы Чухновского. И радость, невыразимая словами, охватывает пилотов советской земли!.. Какие мысли вызывает впоследствии как у спасенных, так и в стране, гражданами которой они являются, то обстоятельство, что именно крылья Советов принесли с собой спасение?

Много ли задумываются там, за рубежами, над тем, что советские летчики наряду с крепко выверенной боевой готовностью проявляют чудеса подлинного гуманизма?

Вот полет товарища Алексеева на Северную Землю за больным зимовщиком. Полет был трудным, рискованным. Особенно трудна была посадка у скалистых берегов острова С. Каменева—и именно тогда безаварийный советский летчик Алексеев пошел, как он выражается, на „сознательный бой машины". Впрочем, и здесь победило его высокое искусство: при головоломной посадке гидросамолет не разбился—только дал течь.

Еще эпизод. „Красин" затерт льдами. Стоит уже около месяца. Все время дует свирепый норд-ост. Ледовая разведка дает мрачную картину. Летчик, ведущий разведки в течение месяца, настроен безнадежно.

— Но,—спокойно вспоминает товарищ Алексеев,—пришлось не согласиться с ним. Ведь наше дело меньше всего можно считать каким-то чисто „техническим", неосмысленным, построенным на простой „ловкости рук". В него включены чисто творческие моменты: интуиция, догадка, изобретательность—все, вплоть до научного открытия. Так вот, меня сразу же заинтересовало, что творится на архипелаге Норденшельда. Конечно, было мало вероятия, что там—чистая вода. Но я сопоставил ряд признаков, перечислением которых сейчас не буду утомлять ваше внимание, и когда мне, наконец, удалось проникнуть на архипелаг Норденшельда,—я убедился, что лед действительно местами треснул и разошелся. А затем мне стало очевидно, что достаточно измениться ветру, как образуется открытый береговой путь. И именно здесь, под берегом. Впоследствии догадка моя целиком оправдалась. И в то время как другие транспорты безнадежно путались во льду, убивая силы, время и уголь, „Красин", следуя моим прогнозам, пережидал. И только когда действительно у Норденшельда расчистился путь, ледокол спокойно двинулся и пришел раньше всех ленских судов.

Человек этой великолепной советской конструкции не подходит ни под романтический облик джек-лондоновского героя, которого к снегам Севера влекла рискованная игра с „судьбой", ни, тем более, не походит на исполненного решимости, но и бесчеловечной жестокости героя Киплинга, ни на бесхребетного, „надклассового" просветителя и гуманиста!

Он иной по самой своей природе.

Не летчику ли Алексееву приходилось вести увлекательную романтическую „игру" в просторах снежной Арктики? Не он ли месяцами спал в меховом мешке, ел медвежатину, натыкался на неизведанные острова и реки, не в его ли спокойное лицо десятки раз заглядывало „белое лицо" полярной смерти?

Но спросите его, что считает он самым ценным, самым дорогим капиталом, который принесла ему жизнь, полная суровых испытаний.

Это вновь возникшие пункты культурного человеческого жилья, это расширившиеся владения и богатства его родной социалистической страны.

По трассе разведок Алексеева и его товарищей, по побережью Северного Ледовитого океана возникла цепь советских зимовок и баз для регулярного летного обслуживания далеких, заснеженных, пустынных мест.

„Устье Кары", „Ямчий Кут", „Устье Абросимовой", „Бухта Широкая", „Устье Ленивой", „Устье Таймыра"—все это новые, возникшие в последние годы участки советской жизни, советской культуры, где в каждом красном уголке висит портрет товарища Сталина...

Не хуже джек-лондоновского героя знакома летчику Алексееву роскошная ледяная экзотика Арктики. Он многое может порассказать вам и о повадках белого медведя, и о неукротимых нравах полярных собак, и о фантастическом блеске северного сияния.

Самой сильной страстью и торжеством победы звучит спокойный голос Алексеева, когда он рассказывает о своих ощущениях при полете над портом, возникшим у дикой Игарки, над окрепшим строительством Норд-вика...

Советский водитель видит перед собой огромные горизонты тех изумительных, творческих, радостных дел, которые перед ним открывает социалистический строй.

И слова, которыми пилот Алексеев закончил свою беседу накануне великого перелета, были:

— Не сомневаюсь, что выдержат и моторы, и крылья, и люди!..

Белокурый, высокий, он уверенно и спокойно стоял у карты арктических перелетов.

Он, этот многосторонне развитой, сильный и спокойный пилот Советской страны, не догадывался, чья скорбная тень мелькнула в это мгновенье передо мной. Замечательный американский летчик Джимми Коллинз не находил своему летному гению применения. Вместе с Чарльзом Линдбергом и еще двумя чемпионами летного дела по окончании авиационной школы, в которой из ста четырех молодых людей окончили только восемнадцать, был он допущен к дальнейшей тренировке на звание летчика самой высокой квалификации.

Изумительный лётный талант Джимми выдвинул его в эту избранную „четверку". Но эта замечательная голова, эти твердые руки, эта мужественная воля на капиталистическом рынке не нашли себе применения.

Теснимый безработицей, нуждой, страданиями семьи, Джимми сначала был принужден обслуживать частного владельца машины вплоть до того момента, пока тот не прогнал своего замечательного водителя, обнаружив, что его летчик позволил себе перевозить кипу коммунистической литературы. Затем жизнь бросила Джимми на опасную работу летчика-испытателя.

Джимми—этот сын пролетария, этот всю свою жизнь рвавшийся к коммунизму человек, человек с богатейшими и разнообразными задатками,—оставил страшный документ, озаглавленный крайне просто: „Я мертв..."

Этот поразительный человеческий документ начинается так:

„У меня была мечта...

Я не могу вам сказать, в чем она заключалась. Могу только сказать, что желание летать было одним из ее проявлений...

Мечта творила меня. Она сотворила мою жизнь..."

Но... „Приблизились злые дни. Блеск померк, и наступили будничные краски... Честолюбие и деньги... Любовь, и забота, и тревога. Кроме того, я стал старше, и в мире наступили тяжелые времена. Наконец, настало время, когда хлеб значил для меня больше, чем полет, и деньги стали для меня ценностью.

Да, деньги стали для меня ценностью, и они предложили мне денег. Но и здесь еще жил слабый отблеск глубокой, сильной мечты...

Самолет был прекрасен. Его серебряные крылья сверкали на солнце... Его мотор пел могучую песню, поднимая меня ввысь.

А потом...

Вниз.

Вниз мы ринулись с голубых высот. Прямо вниз. Быстрее. Все быстрее и быстрее. Испытывая свои силы в пикирующем полете.

Страх?

Да, я стал старше. И теперь это скорбный страх. В нем знание и мужество. Но и сейчас еще его затмевает меркнущее сияние старой мечты:

Вниз.

Вниз...

Рев несущейся стали и сверкающие проблески. Ломаются крылья. Слишком хрупкие крылья...

Теперь я мертв..."

Да, Джимми Коллинз предвидел свою судьбу: через короткое время его искалеченное тело было найдено под обломками рассыпавшегося в воздухе на части военного самолета.

Страшный и подлый мир, в котором пытался подняться замечательный человек на могучих крыльях своей мечты, изобретательно и безжалостно день за днем убивал его.

И—убил его...

Но лучшим мечтам человечества не суждено погибнуть.

Тысячи сверкающих крыльев мужественно и гордо парят над великой и свободной страной, которую так нежно любил, о которой так пламенно мечтал убитый капитализмом Джимми. Эти свободные крылья открывают новые земли, забираются в заоблачную высь, несут спасенье больному и в любое мгновенье готовы ринуться на врага социалистического мира.

Вот почему сегодня так глубоко звучат слова летчика Страны советов товарища Алексеева:

— Я не фантазер, а человек практического дела. Но и мне случалось мечтать о великих и сложных перелетах на благо нашей родины!..

Мечты человека социалистической страны, воплощение которых шире, богаче и прекраснее самой его радостной и самой светлой его фантазии!..

ВАЛЕРИЯ ГЕРАСИМОВА

Илья Мазурук

Когда над тайгой и притоками Амура высоко в небе раздается шум мотора, рыбаки и охотники—жители здешних мест—отрываются от своих дел. Они отыскивают в небе движущуюся светлую машину и долго следят за ее полетом.

— Это наш Мазурук полетел!—улыбаясь говорят они.—Он всегда над здешними местами летает.

Имя летчика Ильи Павловича Мазурука хорошо известно в самых отдаленных селениях Дальневосточного края. Его знают и на Охотском побережье и на Камчатке. Молва о славном летчике прошла по всему Сахалину и Приамурью.

На острове Удд, когда над песчаной косой носился самолет Чкалова, разыскивая место для посадки, местные жители радостно поднимали в воздух руки и кричали:

— Мазурук прилетел!

А в действительности „АНТ-25“ был первым самолетом, который увидели островитяне, и Чкалов был первым летчиком, с которым они разговаривали. Но все почему-то решили: раз появился самолет, то это должен быть обязательно Мазурук!

Пять лет работы на Дальнем Востоке выработали у Мазурука железную волю, удивительное самообладание, глубокое знание полярной обстановки. На воздушных трассах края Мазурук налетал больше 500 тысяч километров. Много сотен раз летал он по трассе Хабаровск—Владивосток.

Когда Илья Павлович в 1932 г. приехал на Дальний Восток, Сахалин казался еще страшно далеким. Шесть месяцев в году остров был отрезан от материка. Только летом туда шли пароходы. После 6-месячного перерыва они доставляли трудящимся Советского Сахалина газеты, письма, книги, товары.

Мазурук вложил всю свою большевистскую энергию в налаживание регулярной связи материка с островом. По пути, изысканному Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, Мазурук первым повел рейсовый самолет. Каждый полет на Сахалин был тогда крупным событием.

Пилот совершал свои рейсы на старой, изношенной машине, которая, того и гляди, могла рассыпаться в воздухе.

Пассажиров возить было рискованно. Мазурук возил весьма прозаические, но очень важные грузы.

...Однажды зимой Мазурук на сухопутном самолете пересекал море, которое проходит 140-километровой полосой между Сахалином и материком. Над морем неожиданно сдал один из моторов. Перегруженная машина повисла на двух моторах и начала медленно снижаться к воде. В машине находились Мазурук, механик и 12 пассажиров.

Назад вернуться нельзя—берег материка высокий, самолет не сможет выйти к посадочной площадке, лежащей за цепью гор. Впереди—открытое море.

— Выбросить за борт всю почту и вещи!—приказал Мазурук механику.

Вес машины был облегчен, но все же она продолжала снижаться. До воды осталось не более 200 метров.

Спасительная идея пришла внезапно. Механик быстро сбросил с себя верхнюю одежду, спустился к бензиновым бакам и ударами отвертки пробил несколько дыр. Бензин хлынул потоком.

Машина уже шла на 10—15-метровой высоте. Появилось желание закрыть лицо руками и бросить руль. Но нет, воля взяла верх над нервами. Еще несколько минут полета над водой—и машина плавно опускается на береговой припай. Люди спасены!

Немало других эпизодов рисуют непоколебимость воли и хладнокровие Мазурука. Он спокойно сажает машину в лес, когда неожиданно над тайгой останавливается мотор. Посадка совершена мастерски: невредимы и люди и машина. Он отправляется на поиски пилота, без вести пропавшего в Татарском проливе. Много часов Мазурук летает над проливом, пробивая низкую облачность, рискуя разбиться о прибрежные скалы. Знание каждого кустика, каждой сопки, изумительное мастерство пилотирования спасают его от аварии.

Об одном случае Мазурук не может вспомнить без улыбки. Как-то раз в полете его застигла сильная буря. На самолете находилась роженица, у нее начались схватки. Чтобы спасти женщину и ребенка, Мазурук садится на взбунтовавшийся Амур и сам с бортмехаником принимает ребенка, на время превращаясь из пилота во врача. Утром он доставляет мать и новорожденного в Хабаровск, подруливает к госпиталю и на прощание просит женщину назвать сына Икаром.

Иногда, возвратившись из очередного полета, он навещает семью спасенной им роженицы. Он нежно склоняется над колыбелью и спрашивает:

— Ну, как живет наш Икар?

Трудно представить себе, что этот голубоглазый, улыбающийся, совсем еще юный человек, стоящий у колыбели, и есть тот бесстрашный дальневосточный пилот, который хладнокровно встречает опасности и невзгоды, о котором идет молва по всему Советскому Дальнему Востоку.

Его воспитал комсомол, воспитала партия. В 1924 г. Мазурук, работая в комсомоле города Липецка, впервые начал учиться. Здесь он вступил в партию. Добровольцем пришел он в Красную Армию. В военной школе в Липецке он впервые поднялся на самолете. Его мечтой было—стать летчиком.

В Ленинградской теоретической школе летчиков, куда поступил Мазурук, он обнаружил блестящие способности. В течение года нужно было сдать зачеты по 32 предметам. Мазурук отлично выдержал все испытания. Но летать в школе не пришлось. Из Ленинграда Мазурук отправился в другую военную школу летчиков—в Борисоглебск.

Герои Советского Союза О. Ю. ШМИДТ, А. Д. АЛЕКСЕЕВ, М. В. ВОДОПЬЯНОВ, М. И. ШЕВЕЛЕВ и И. Т. СПИРИН обсуждают маршрут перелета Амдерма—Архангельск

В школе он получил один урок, запомнившийся на всю жизнь: с машиной нельзя быть „на ты". Это правило им было усвоено при одной из аварий. Из школы Мазурука отчислили, и он отправился в Среднюю Азию.

Здесь началась серьезная летная практика. В трудных условиях приходилось работать пилотам Средней Азии.

Из Средней Азии он снова едет в летную школу, а затем—на Дальний Восток. Он упорно совершенствует свои знания. Мазурук скромен. Он не кичится репутацией лучшего пилота Дальневосточного края. Он охотно отправляется на курсы совершенствования летчиков, заканчивает их отлично. Он становится замечательным мастером слепого полета, и в трудных условиях Дальневосточного края прекрасно выполняет ряд ответственных полетов в облаках и тумане.

По заданию правительства в 1935 г. Мазурук совершает перелет по маршруту Москва—Сахалин. Благодаря хорошему знанию трассы и отличному владению техникой он за 4 дня пролетает этот гигантский путь.

Его приглашают в Александровск-на-Сахалине на торжества, посвященные 10-летию советизации Сахалина. Пилота все поздравляют: правительство наградило Мазурука орденом Красной звезды.

И когда вместе со стахановцами, лучшими людьми нашей страны—товарищами Стахановым, Бусыгиным и другими – правительство вручает ему орден, он говорит о том, как любит свою родину, как готов отдать за нее все:

— Я хочу умереть так, чтобы за одну мою жизнь противник отдал 100 жизней, за один мой самолет—50 самолетов!

О своей мечте побывать на Северном полюсе М. В. Водопьянов рассказал Мазуруку в Хабаровске. Это было в 1935 г.

— Эта идея меня увлекла,—говорит Мазурук.—Водопьянов отлично ее разработал, я тогда же сказал ему, что она вполне реальна. После разговора с Водопьяновым я засел за материалы о Северном полюсе. Я знал, что Водопьянов если вынашивает идею, то доведет ее до конца. И я мечтал о счастье быть участником этого полета.

В. ХОДАКОВ

Павел Головин

Летный путь Павла Головина—самого молодого в семье завоевателей полюса—был начат недалеко от Москвы, в Наро-Фоминске, на текстильной фабрике, где был он плотником и столяром, где вместе с другими сверстниками-комсомольцами вычертил как-то и построил маленький любительский планер и одним из первых взлетел на нем. Головин представляет на полюсе замечательную нашу молодежь, которая, не отрываясь от учебы и производства, в кружках и в аэроклубах осваивает искусство полета. Только в 1930 г. получил он пилотское свидетельство и лишь четыре года назад попал в Арктику. Он летал в море Лаптевых, неутомимо разведывая льды, производя аэрофотосъемку, перевозя зимовщиков и продовольствие, детали машин и медикаменты. Нордвик, Тикси, Игарка, Гольчиха, Диксон, Дудинка знают Павла Головина.

Комсомолец, он вложил в освоение летного дела весь энтузиазм молодости. Работа в Советской Арктике воспитала в нем мужество, железное упорство, бесстрашие и хладнокровие. Бывало, целые месяцы Головин с бортмехаником жил в своем самолете, спал в меховых мешках, а когда добирался до зимовки, то ему казалось, как он говорил, что это большой оживленный город. Он совершил пробные рейсы через тундру с Дудинки на Хатангу и в Нордвик. В зимнюю стужу он летал из Красноярска в Игарку и на остров Диксон.

Однажды в тундре потерпел аварию самолет Линделя. Целый месяц Головин искал его в тундре, неутомимо, не глядя на погоду, рыскал по воздуху, не спал по нескольку ночей, недоедал, рисковал, но не бросал страстных своих поисков, потому что знал, что три товарища сидят где-то в этой пустыне у разбитого самолета, без продовольствия, больные. И он нашел их в тот день, когда казалось им, что нет уже надежды на спасение. Это был тяжелый месяц, трудная работа, отозвавшаяся цынгой, которую схватил Головин от усталости и сухого пайка.

Но таков большевистский закон Арктики: для спасения товарища себя не щадить.

От Берингова пролива до Кольского полуострова, во всем Советском Заполярье знают и любят молодого и смелого мастера полярной авиации Павла Головина.

Не разлучаясь, летели четыре самолета экспедиции от Москвы до острова Рудольфа. Теперь же это переменилось. Флагман—самолет Водопьянова „СССР Н-170“ уже четыре дня на полюсе, остальные машины ждут сообщений с новой зимовки, ждут благоприятной погоды для того, чтобы, перелетев на полюс, соединиться с флагманом. Между тем, первоначальный план был не таким, и только 7 мая на совещании у начальника экспедиции было принято решение выпустить предварительно один тяжелый корабль, который должен сесть в районе полюса, выбрать аэродром для посадки других самолетов и регулярно давать нам сводки погоды. По распоряжению начальника экспедиции т. Шмидта для этой цели был выделен самолет „СССР Н-170“ под командой М. Водопьянова.

Для такого решения было много оснований. Нынешний год характерен необычайной сложностью метеорологических явлений, в частности небывалым притоком в Арктику теплых воздушных масс. В советском секторе Арктики в связи с этим преобладает высокая влажность, если можно так выразиться,—мокрый холод. Отсюда продолжительные туманы, метели, пурга. За все время пребывания на острове Рудольфа не было зарегистрировано, кажется, ни одного дня, когда бы на всем протяжении от Рудольфа до полюса была хорошая погода. А главное—не было способа достаточно точно определить погоду в районе полюса. К нашим услугам не было тех метеосводок, которые мы регулярно получаем сейчас с дрейфующей зимовки. Дзердзеевскому приходилось строить свои выводы о погоде на полюсе на основании только лишь теоретических предположений. Он это делал обычно почти безошибочно. Но все же для того, чтобы дать синоптику более точный материал, был предпринят ряд разведывательных полетов. Самолет „СССР Н-36“ летал к югу от Рудольфа, на север вылетал „СССР Н-128“, несколько разведывательных полетов совершил Головин на своей машине „СССР Н-166“.

Павел Головин, этот самый молодой из арктических летчиков, неустрашимый разведчик нашей экспедиции, *5 мая достиг Северного полюса и летал над ним.* Командование экспедицией дало Головину задание лететь на Север, чтобы определить, могут ли стоящие наготове тяжелые корабли итти к цели. Проверив моторы, Головин вырулил на старт и вскоре унесся на Север.

До 88-го градуса Головин летел при ясной погоде, а затем самолет вошел в облака. Почти час Головин вел машину в густых облаках. Поднявшись над ними, он убедился, что весь район полюса окутан непроницаемой облачностью. И тогда только повернул назад.

Важно было выяснить, можно ли точно установить пункт, от которого Головин повернул к острову Рудольфа. Наиболее точные определения на полюсе можно получить в 11 часов, или в 23 часа по московскому времени. Головин же попал в район полюса в самое неблагоприятное для определений время—между 16—17 часами. Несмотря на это, нет никаких сомнений, что Головин 5 мая был на полюсе.

Серия разведывательных полетов, а главное, смелый полет Головина показали, что определить, находясь на острове Рудольфа, состояние погоды на полюсе очень трудно. Именно поэтому был изменен первоначальный план, и на полюс вылетел только самолет Водопьянова. Зимовщики и участники экспедиции во главе с т. Шмидтом своими сообщениями из района полюса уменьшают элемент риска в организации перелета авиационного звена, оставшегося на Рудольфе.

Свыше 11 часов продолжался полет Головина. С нетерпением и волнением ожидали мы возвращения Головина из разведки. Когда на горизонте появился самолет и пошел на посадку, все бросились к нему. Головин вышел из кабины. Он очень устал. Оказалось, что в последние минуты полета у него было опасение, что нехватит бензина. Кекушев лежал в ногах у Головина и помпой качал горючее. Горячо поздравили все участники экспедиции своего смелого товарища. Отто Юльевич обнял Головина и поздравил отважного пилота, его экипаж—первых граждан Страны советов, летавших над Северным полюсом.

Герой Советского Союза М. П. ШЕВЕЛЕВ
Э. С. ВИЛЕНСКИЙ

Михаил Бабушкин

Знакомство Михаила Сергеевича Бабушкина со льдами началось в 1926 г. Он давно мечтал работать на Севере. Север увлекал своей неизвестностью, своими возможностями.

— Чуть ли не с двенадцати лет я привык бродить с отцом, страстным охотником и рыболовом,—вспоминает Михаил Сергеевич.

Мальчик зачитывался приключенческой литературой. Зверобой Фенимора Купера были его любимцами. Михаил рос, думая о том, как сам он станет знаменитым охотником и путешественником. Империалистическая война разбила его надежды. Юношу призвали в царскую армию. Однажды командир части, в которой служил младший унтер-офицер Бабушкин, получил приказ „августейшего шефа авиации великого князя Михаила" „откомандировать в гатчинскую авиационную школу наиболее способных нижних чинов".

Приказ „великого князя" немало смутил командира. Затея была необычна. Никогда еще нижние чины не допускались в авиационные школы. В авиацию шли родовитые офицеры. Но уже в первый год войны, после того как ряды кадровых летчиков сильно поредели, тяга офицеров в авиацию прекратилась. Маменькины сынки убедились, что эта специальность—слишком дорогая цена для светских побед. Одно дело—небрежно рассказывать в светских гостиных о необычайных воздушных трюках и захва-

тывающих переживаниях в облаках. Другое дело—летать над линией фронта на старых „фарманах“ и „ньюпорах“, справедливо заслуживших кличку гробов.

В Гатчину поехал Михаил Бабушкин. Блестяще окончил школу. Остался инструктором. Здесь его и застала революция. Пять лет отдал Бабушкин советской военной авиации, обучив не один десяток красных соколов. Демобилизовался. Перешел в гражданский воздушный флот. В 1926 г. сбылась юношеская мечта Михаила Сергеевича. Он попал на Север, в горло Белого моря, на зверобойный промысел. Тревожное чувство охватило летчика, когда сухопутная машина впервые оторвалась от берега и взяла курс в море.

— Было большое желание повернуть обратно,—сознался потом Михаил Сергеевич.

Под крыльями самолета расстилалась фантастическая панорама. Плавающие поля, льдины причудливой формы, наступающие друг на друга — все это было необычно. Так начались полярные будни Михаила Бабушкина. Его захватила работа на промыслах. Самолет буквально делал революцию в зверобойном деле. Он указывал путь к тюленям, держал связь с промышленниками, сообщал их семьям последние новости с моря, помогал людям ориентироваться там, где не помогало охотничье чутье.

Однажды (дело было в двадцать седьмом году) произошло несчастье. В непроглядную штормовую ночь промышленники услышали рев зверя. Выбежали на лед, начали бить тюленей. Когда начался отлив, двинулись назад. На берегу хватились, что двоих нет. Люди не успели соскочить со льда, и их унесло в море. Шум ветра и грохот льда заглушили крики поморов. Наутро шторм усилился. Пошел снег, закрутила метель. Лишь через двое суток стал стихать ветер, но было облачно. Спустился туман.

Бабушкин несколько раз вылетал на поиски, но каждый раз вынужден был возвращаться ни с чем. Прояснилось дней через шесть. Сколько ни летали,—никого не заметили. Мучительно медленно тянулось время. Разбитый, измученный вылезал Бабушкин из кабины и на вопросы, обращенные к нему, только безмолвно разводил руками. Тем временем по молоканским избам полз лишний слух:

— Во всем виноват самолет...

— Антихристова затея...

— Самолет прилетел, против бога большевики идут, вот и наказал господь, люди пропали...

Несмотря на неудачи, Бабушкин ни на минуту не отказывался от мысли спасти промышленников. Не верилось, что они погибли. Поморы—народ закаленный, с большим опытом жизни во льдах. Неповоротливые и неуклюжие с виду, они пробираются по льдинам с искусством акробатов.

Выдался чудный день. Облака рассеялись, исчез туман, выглянуло солнце, бирюзой отливало небо. Как обычно, Бабушкин со своим другом Михеевым, впоследствии трагически погибшим при катастрофе с „Максимом Горьким“, вылетел в морскую разведку. Взяли курс на Колючинскую губу. Что это? Привычные ищущие взгляды зацепились за два микроскопических темных пятнышка. Пятнышки двигались к середине льдины. Звери или люди? Трудно разобраться с высоты восьмисот метров. Звери обычно держатся по краям ледяного поля.

— Давай посмотрим,—сказал Бабушкин Михееву.

Снизившись, самолет описывал над льдиной мелкие круги. Промышленники отчаянно махали шапками. Им казалось, что самолет удалится, не заметив их.

Камнем полетел вымпел с запиской: „Не беспокойтесь. Будем следить.

за вами. Вот бросаем вам часть продуктов. Не набрасывайтесь сразу на еду, так как это опасно для жизни. Ешьте понемногу. Через два часа привезем вам одежду и дрова".

Скоро на льдине уже потрескивал костер. Полярные робинзоны, утолив голод и обогревшись, начали устраиваться с удобствами. Теперь они терпеливо ждали. Раз их заметили,—значит спасут.

Но опасность подкарауливала их с другой стороны. На четвертый день льдина раскололась пополам. Образовалось два острова, и на каждом из них по одному жителю: в момент „поломки" поморы находились в разных концах льдины.

Вторая записка, сброшенная Бабушкиным, гласила: „Спокойствие. К вам идет ледокол".

...в жарко натопленной избе, окруженные близкими, поморы рассказывали о своих переживаниях. В тот самый день, когда их заметил Бабушкин, они готовились покончить самоубийством.

Этот эпизод очень взволновал Бабушкина. Летчик только помог спасению поморов. Разве нельзя было бы ему забрать со льдины людей?

— А что, если сесть на льдину?—подумал Бабушкин, кружась однажды над бесконечным снежным полем.—Когда-нибудь случится вынужденная посадка, а опыта не будет. Сядешь наобум—лед провалится.

Мысль эта сверлила мозг, не давала покоя. Бабушкин ходил по берегу, приглядывался ко льду, измерял его, щупал. Отходил от берега, осторожно переставляя ноги. В эти минуты он походил на слепого, очутившегося без поводыря. Бесконечными расспросами Бабушкин надоел местным промышленникам. Они никак не могли сообразить, зачем человеку, летающему в облаках, понадобилось знать, крепок ли лед.

Мало-помалу Бабушкин приходил к выводу: можно сесть! Окончательно убедился он в этом, увидев, с каким трудом ледокол „Малыгин" дробит ледяной покров. Если такая махина не сразу справляется со льдами, стоит ли опасаться за судьбу сравнительно легкого самолета? „Сяду",—решил про себя Бабушкин.

Ясным, солнечным утром Бабушкин вылетел в очередной рейс на разведку лежек зверя. Тысячи черных точек мелькали внизу, выделяясь на белом фоне. Впечатление такое, будто лед посыпали зернышками тмина! Тюлени! Повернули к ледоколу. Можно было, конечно, и по радио сообщить о богатой добыче, но по радио всего не расскажешь, тем более что к самолету моряки-промышленники относились тогда с недоверием.

— Поговорю с капитаном по душам,—думал Бабушкин.—А главное—сяду на лед возле самого ледокола.

Товарищам своим ничего не сказал. Был неуверен в бортмеханике. Вдруг начнет протестовать. Придется отказаться от задуманного плана. Самолет описывал круги над „Малыгиным".

— Ты куда?—схватил летчика за рукав бортмеханик.

— Подойдем поближе к ледоколу.

Под ними расстилалось обширное ледяное поле. Бабушкин зашел против ветра и уверенно пошел на посадку. Механик не успел даже ахнуть. После этого случая Бабушкин сделался энтузиастом посадок на льдину.

— Вся наша работа на Севере,—доказывал он своему скептику-механику,—неизбежно связана со льдами. Раз так,—нечего их бояться. Изучать льды, привыкать к ним, побеждать.

С тех пор Бабушкин ежегодно отправлялся на зверобойку. Он научился с воздуха определять природу ледяных полей и безошибочно выбирал подходящее место для спуска. В нем выработалось неизвестное многим другим летчикам чувство—своеобразное ледовое чутье. Пятнадцать

посадок на льдины Баренцова моря пришлось в 1928 г. сделать Бабушкину во время экспедиции по спасению экипажа дирижабля „Италия". Во время одной из них с Бабушкиным произошел любопытный случай.

— Наш „Малыгин",—рассказывал нам однажды Михаил Сергеевич,— находился в четырехстах километрах от того места, где был обнаружен дирижабль. Радиус действия моего „юнкерса" не превышал двухсот километров. Слетать туда и обратно невозможно: горючего нехватит. На полпути между „Малыгиным" и местом, где, по нашим сведениям, очутились итальянцы, решили создать бензиновый склад. Для склада выбрали острова короля Карла. Выгрузили там запас бензина и масла, поместили его в укромном уголке. На самой высокой горе торжественно водрузили советский флаг, отсалютовали и спели „Интернационал".

Теперь можно вернуться на ледокол. Но это оказалось не так просто. Район стоянки „Малыгина" был скрыт в густом тумане. Облюбовал льдину, нацелился и сел. Все обошлось благополучно. Где „Малыгин" - неизвестно. Разве разберешь в тумане? Может быть, тут, по соседству.

Только сели, как туман прикрыл и нас. Радио на „юнкерсе" могло работать только в воздухе. Сидим час, другой. Видим, из тумана выныривало что-то живое. Хозяин здешних мест—гигантский белый медведь—пришел проведать незванных гостей. Мы засели в кабине самолета и с любопытством разглядывали зверя. Медведь медленно приближался к самолету со стороны хвоста. Шагнет—и принюхается к воздуху. Остановится, понюхает—и снова шагает. Задержался в двадцати пяти шагах от нас, оглядел самолет и остался, видимо, удовлетворен. Подошел еще ближе и вдруг стал на задние лапы, вытянувшись во весь свой рост. Мы пришли в ужас. А вдруг зверь полезет на стабилизатор и разломает самолет. Выскочили, подняли крик, пустили в воздух сигнальную ракету. Медведь повернулся и с легкостью, почти невероятной для его величины, без оглядки побежал назад.

Двое суток сидели мы на льдине. За это время к нам пожаловало с десяток медведей. Отгоняли мы всех их, как и первого медведя, сигнальными ракетами, а потом, когда иссяк запас ракет,—выстрелами из винтовок в воздух.

К исходу вторых суток туман начал разрежаться, и мы получили возможность взлететь. Через пятнадцать минут увидели ледокол. Он и впрямь находился по соседству.

Предстоял полет в лагерь Нобиле. Старт был дан через несколько дней. Правда, полетом в обычном смысле слова нельзя назвать перескакивание с льдины на льдину. Очутившись в полосе туманов, Михаил Сергеевич искал убежища на льдинах. Задерживаться было нельзя. Штормовые ветры гнали льды на Шпицберген. Поля сталкивались, трещали и ломались. Тут-то и пригодились Бабушкину приобретенные на промыслах чутье, поразительное уменье садиться на лед в самых неожиданных условиях.

Из года в год совершенствовал, оттачивал, шлифовал Бабушкин свое мастерство. К знаниям, накопленным в Белом море, он присоединил опыт экспедиции с „Малыгиным", „Челюскиным", „Садко". Михаил Сергеевич стал именитым летчиком Советской страны.

Замечательный мастер авиации, прославившийся на весь мир непревзойденными посадками на ледяные поля, Михаил Бабушкин прилетел на полюс с первым отрядом. Вместе с Водопьяновым он пилотировал самолет „СССР Н-170".

С. ЗЕНИН
Б. БЕЛОГОРСКИЙ

Иван Папанин

Старый Севастополь. Начало этого века. Корабельная сторона, или, как ее называют, „Корабушка"—район рабочей, матросской, рыбацкой бедноты. Огромные серые флотские казармы... Рядом—знаменитый Малахов курган, покрытый лесом. Памятники на бастионах. Внизу, с обрыва—Южная бухта, корабли, катера, ялики... Вот в этом старом Севастополе лет 30—35 назад протекало детство Ивана Папанина. Он сын рыбака. Рос при слабом надзоре. С ранних пор лазил через заборы к матросам, рыбачил, часами болтался в воде, по ночам лазил на кладбища проверять: высовываются ли покойники из могил.

Перед глазами мальчишки прошел 1905 год. Неясные и малопонятные слухи об Одессе, Николаеве, громыхающее „ура" с экипажского флотского плаца... крик: „Если умирать, так будем умирать не от рук драконов-офицеров, не от рук японцев, а пожертвуем жизнью за свободную Россию!.." Черные матросские лавины скатывались с Корабельной стороны, пылал „Очаков", в упор стреляли корабли. Город был полумертв. Что-то происходило со своими, близкими.

Паренек вырос здоровый, плечистый, грудастый. Росту среднего. Когда было отыграно положенное число копов в бабки, когда было отыграно в орлянку, когда пятками отсверкала мальчишеская пора,—паренек спустился по лестнице на Морской завод. Мастера любили пробовать новичков. „Тебя как звать?"—„Иван".—„Возьми-ка, Ванька, в углу пару заклепок". А заклепки были положены прямо с горна, с них едва красный жар сошел. Паренек взял заклепки. Волос поднялся дыбом... Однако паренек не крикнул. Справился, стиснул зубы, принес заклепки и положил. А сожженную руку сунул в карман и стоял, будто с форсом.

Было много проработано слесарем и в Севастополе и в Ревеле. Было много ремонта сделано на лихих миноносцах Балтийской минной дивизии, которые, возвращаясь с похода, большим ходом влетали в гавань, неся буруи за кормой и швартовались, лихо развернувшись „на пятке".

В 1915 г. „забрили". У воинского начальника доктор только ткнул один раз пальцем в ребра. Писаря записали... „У-у, здоровый". Пригнали обратно в Севастополь, в Черноморский флотский экипаж. Кругом все знакомое насквозь. Лежит славный городок у моря, крыши красные, домики в зелени. Живи, радуйся! Но из казарм—нельзя. Но на Приморском бульваре надпись: *„Матросам и собакам вход воспрещается"*. И приказ адмирала Веселкина: „Снимать фуражки перед всеми торговцами"...

На глазах погибал линейный корабль „Императрица Мария". Взорвались пороховые погреба, огонь кинулся по кораблю, горело дерево, краска, потом начал гореть металл. Пылающие, обезображенные люди прыгали прямо в бухту—в холодную ноябрьскую воду. Царила растерянность. Вместо того чтобы помочь, штабное и портовое начальство в испуге бежало прочь. Адмирал Колчак в обалделом состоянии посылал зачем-то пожарных. Они, очевидно, на лошадях должны были подъехать к кораблю, стоявшему на рейде. Громадный корабль пылал, кренился. Все рвалось, скрежетало... На берегу городовые отгоняли толпы людей от вытащенных страшных трупов. Обалделые санитары по приказанию начальства неизвестно зачем бинтовали мертвых...

...Война велась дурацки. Германский линейный крейсер „Гебен" подходил иногда вплотную к Севастополю. Его не умели толком ни обстрелять, ни включить ток в поля крепостных мин заграждения. Служба была

угрюмая, беспросветная. Квитаться за все начали 5 марта 1917 г. Почти на неделю Колчак задержал телеграмму о революции. Устроил наглый молебен, прошелся по фронту, держа два пальца у козырька. „Здорова, брэтцы!..“ Матросы рассвирепели. Десятитысячная масса их собралась на „Корабушке“ и зарычала: „Подать Колчака!“ Ультиматум. Он должен приехать. За ним заперли ворота и с ним серьезно поговорили. Среди говоривших был Иван Папанин.

Семнадцатый год шел со стремительной скоростью. Папанин поспевал на ялтинские и ливадийские дачи обыскивать членов династии Романовых, ходил в патрули, а в ноябре, по телеграмме Ленина, в „Отряде моряков-черноморцев“ помчался в одном бушлате на Корнилова. Бой начался в снегах, в глубоких сугробах. Матросы проваливались по пояс в снег, чертыхались, тянули на себе орудия. Ванюшка Папанин шарил глазом: где корниловские пулеметы? Замечал пулемет и—„бух туда трехдюймового поросенка. Смотришь—в момент отбивное-заливное“. Корниловский полк был окружен и ликвидирован.

Едва вернулся отряд в Севастополь,—в Крыму выступили националисты—„эскадронцы“. Название было взято от эскадронов Конного крымского полка бывшей царицы Александры Федоровны.

Папанин кидался с бойцами в Феодосию, в Евпаторию. Создавались импровизированные бронеплощадки, и через весь Крым по январской стуже мотались семидесятиверстным ходом сквозь ночь и ветер матросские летучки, спасая советы.

Знаменитая была тревога в ночь с 11 на 12 января 1918 г., когда завыли все гудки и сирены Севастополя. „Эскадронцы“ подходили к городу. Поднялась такая тьма рабочих и матросов, что железная дорога не смогла их перебросить в бой—к Бахчисараю. Часть бежала прямо по дороге—на врага! Белых порвали в клочья.

Гудело все Черное море, кавказский и румынский фронты. Уходили из Трапезунда последние транспорты. Пожары и взрывы шли вдоль берегов всей Анатолии. Меньшевики пытались взять Батуми. Матросы высадили десант и держали Батуми две недели. На Дону выступал генерал Каледин. На румынском фронте душил Балтийскую дивизию генерал Щербачев. Матросы с Дуная взывали о помощи... Папанин появляется то тут, то там.

Были похороны убитых моряков. Товарищи шли сумрачно. На тротуары Севастополя высыпала буржуазия. Какие-то подлецы начали смеяться и аплодировать. В лицо мертвым начали петь шантанные песенки Вертинского. Это были дни, когда двинулись немцы на нашу страну, когда Ленин дал обращение к народу: „Социалистическое отечество в опасности“. Меньшевики выпускали тогда газетки с траурными рамками во всю страницу: „Гибель русской революции“. В Севастополе начинали стрелять в матросов. Провокация была безмерна, нестерпима. И матросы так шарахнули по севастопольской буржуазии, что память о днях февраля 1918 г. осталась и по сие время.

Папанин бился на севере Крыма против немцев. Он уходил одним из последних, отстреливаясь на всех мыслимых рубежах. Он очутился в кольце, был отрезан. Он не сдался и ушел в подполье. Он вынырнул ночью на своей „Корабушке“. Он держался там, неуловимый. Его искали, выслеживали. Все было бесполезно.

Мы пришли в Крым ранней весной 1919 г. Навстречу нам вылез Папанин. „Браточек!..“ Он вступил в нашу морскую бригаду бронепоездов. Работал и дрался споро, весело. Сегодня под Мариуполем, завтра—в Долгинцево, послезавтра к Щорсу под Бердичев. Когда машинисты не выдерживали нашей скорости, у регулятора становился Ванюша. Когда брали какой-нибудь деникинский или петлюровский автомобиль, первым

на нем с форсом вылетал Ванюша. Все местечко было в пыли. Сирена ревела какие-то дикие мелодии собственного сочинения Ванюши.

В 1920 г. Ванюше случилось быть в Николаеве. Он там соображал—„как на пустом море надо построить Красный Черноморский флот". В нашем распоряжении было тогда лишь несколько корявых шаланд. Ванюша тогда сообразил, что „надо итти в тыл Врангеля". Матрос пошел на прямой провод и изложил свои мысли прямо председателю Совета труда и обороны товарищу Ленину. Папанин просто и ясно сообщал, что „моряки Крым понимают" и могут там Врангелю „сделать разложение". Дело было поручено соответствующему отделу ЦК КП(б)У. Папанин и его друзья начали формировать кадры для Крымской повстанческой армии. Матросы—его друзья—становились по революционной своей инициативе командармами. Папанин строго соблюдал секретность. Его люди были в штатском, их никто не видел. Гулять он им разрешал ночью и только под его присмотром—„на тринадцатом пути".

Для переброски в Крым у нас не было боевых средств. Папанин пришел на завод „Судосталь" в Новороссийске, разыскал знакомых братков, расшевелил их, заставил улыбнуться. В неделю был готов красавец-катер „Витязь". На этом катере делались когда-то рейдовые получасовые передвижения. Папанин погрузил на него имущество армии, боезапас, литературу. Морских карт не было или какие-то вредители их не выдавали. Папанин вырвал карту из учебника географии, где Черное море было приблизительно нарисовано синей краской. „Дойдем!" Угля нехватало. Катер тогда загрузили макухой и дернули через Керченский пролив на Феодосию—Судак.

В проливе навстречу катеру вышел белый сторожевой эсминец „Беспокойный". Моряки переглянулись, приготовили маузеры и гранаты. Разговаривать было бесполезно. Папанин оглядел людей и скомандовал: „Поднять флаг!" Взвился красный флаг. „Полный вперед!" И катерок, набитый имуществом, газетами, аммоналом и неукротимыми матросами, кинулся навстречу эсминцу. Тот отвернул и пошел назад. (Когда мы взяли Крым, от пленных мы узнали, что на эсминце движение катера приняли за минную атаку.)

В горах Крыма была создана Повстанческая армия. У Судака действовало ее ядро: матросы. Стали пропадать белые заставы, разъезды, на воздух полетели шахты. К партизанам стало присоединяться татарское население. У Врангеля началось разложение. Обо всем надо было донести в ЦК и в Реввоенсовет Южфронта.

Командарм т. Мокроусов послал в центр со всеми бумагами Папанина. Ему натуго, ниже колена забинтовали все материалы. Папанин простился с товарищами и ушел.

Путь его был долог, труден и опасен.

Папанин пришел к месту назначения, доложил обстановку. Ему было поручено сформировать вторую экспедицию в Крым. На катере-истребителе „МИ-№ 17" в лютый осенний шторм, когда рядом погибло сторожевое судно „Рион" и, не выдержав, укрылся в порту транспорт „Шахин",—Папанин перебросил вторую группу моряков-коммунаров в Крым. Повстанческая армия разрослась уже до пяти полков. Белых били на каждом углу и повороте. С севера Красная Армия наседала на Перекоп, Сиваш и Чонгар. Папанин прошел с морским отрядом весь южный берег, взял Алушту, взял пленных, освободил заключенных коммунаров, перешел горы и соединился с конницей Буденного. Папанин получил боевой орден Красного знамени.

А затем—годы мирной работы и напористой учебы. Человек впервые выводил латинскими буквами свое имя и фамилию: „Ivan Papanin", руководил экспедициями в Сибирь, зимовал на мысе Челюскин,—все такой

же веселый, крепкий и здоровый. Он становился все универсальнее. Изучил астрономию, штурманское дело, радиодело, кулинарию, основы медицины. Изобретал полярное снаряжение, реформировал полярную обмундировку, много читал, кропотливо изучал и проверял экспедиции Амундсена, Скотта, Шекльтона, Нансена...

Он был уверенным, культурным моряком, командиром, коммунистом, полярником, руководителем, воспитателем. Он четко, без промаха, споровисто и весело выполнял любые поручения. Добирался до острова Рудольфа, строил новые северные базы, завозил туда тракторы, самолеты, сидел над планами новых экспедиций. Творческие силы били через край. Здоровье не убывало. Только пошире, поплотнее сделался Ваня Папанин.

И вот он—начальник небывалой зимовки, начальник станции на советском Северном полюсе. Он пришел туда, как подобает морской и его собственной традиции,—смелым броском, десантом, как некогда приходил на неизвестный вражий берег.

К полюсу в неизведанную Арктику ходили: голландец Баренц (в 1596 г.), русский Литке (1821—1824 гг.), англичане Франклин, Мак-Клюр, Коллинсон, Рэ, вслед за ним Порденшельд, ходили австрийцы Вайпрехт и Пайер, ходил американец Де-Лонг на „Жанетте“, ходила снова группа русских—Опанович, Толь, Бунге... Ходили Нансен, Пири. С героическим упорством, *пешком* пошел к полюсу русский моряк Седов. Над полюсом пролетали, не успевая даже определиться, Бэрд, Амундсен, Побиле. Никто не дал доказательств государственного, практического, научного *владения* полюсом. Это дал русский матрос коммунист Иван Папанин. Уходя в полет, он мне сказал: „Беру даже печатку с собой, так что с полюса даже будут удостоверения по всей форме“...

Он располагается сейчас по-хозяйски, основательно, со своими товарищами на новой точке советских владений. Он сидит „выше всех на земле“, как ему поручила партия, и приступает к разгадкам, решениям мировых задач.

Ваня, родной, привет!

ВСЕВОЛОД ВИШНЕВСКИЙ

•

Эрнст Кренкель

Имя знатного радиста Арктики Эрнста Теодоровича Кренкеля хорошо известно радистам всего мира. Это он, находясь на Земле Франца-Иосифа в 1930 г., установил рекорд дальней связи на коротких волнах, осуществив разговор с радиостанцией адмирала Бэрда, направлявшегося к Южному полюсу. Это он нес героическую вахту на льдине в дни Челюскинской эпопеи.

Тов. Кренкель награжден правительством орденами Красной звезды и Трудового красного знамени, а Центральный совет Осоавиахима присвоил отважному радисту звание мастера коротковолновой связи.

Тов. Кренкель родился в 1903 г. в семье учителя. С 17 лет он начал работать радиотелеграфистом на Люберецкой радиостанции под Москвой. Радио его увлекло. В 1924 г. он уехал на зимовку радистом на Новую Землю.

На следующий год он был призван в Красную Армию. Он пришел

в ряды армии уже квалифицированным радистом и поэтому был зачислен в радиотелеграфный батальон. Он вел занятия с молодыми бойцами, обучая их приему на слух. Много отличных радистов подготовил т. Кренкель во время пребывания в армии. В течение года он принял участие в качестве радиста в пяти тактических учениях. Сдав экзамен на младшего командира, он в 1926 г. уехал снова на радиостанцию Новой Земли. Ему первому пришлось проверить эффективность радиосвязи на коротких волнах в Арктике. Он доказал значение коротких волн для связи на Дальнем Севере. Сейчас уже на всем побережье Ледовитого океана—от Берингова пролива до Мурманска—построены коротковолновые станции. Мощный радиоцентр ГУСМП на острове Диксон держит прямую связь с Москвой.

После зимовки на Новой Земле т. Кренкель плавал радистом на гидрографическом судне „Таймыр" по маршруту Белое море–Югшар—Вайгач—Канин Нос.

После плавания на „Таймыре" Кренкель перешел на работу в Научно-испытательный институт связи РККА. Вскоре по приглашению О. Ю. Шмидта он уезжает на Землю Франца-Иосифа для постройки там на острове Гукера самой северной в мире радиостанции.

Летом 1931 г. Кренкель участвовал в арктическом рейсе дирижабля „Граф Цеппелин". В 1932 г. Кренкель ушел в арктический рейс по Северному морскому пути на „Сибирякове". За этот рейс он был награжден орденом Трудового красного знамени.

В 1935—1936 гг. Кренкель работал радистом на островах Каменева. Только недавно он вернулся из Арктики. Летом прошлого года он обслуживал метеосводками совершавший рейс над Арктикой легендарный самолет „АНТ-25".

Евгений Федоров

Евгений Константинович Федоров родился в 1910 г. Детство и юность провел в Горьком. Отец—служащий, мать работает на швейной фабрике.

Окончив девятилетку, т. Федоров поступил в 1928 г. в Ленинградский университет на физико-математический факультет. Окончил его по отделению земного магнетизма в 1932 г.

В мае этого же года он уехал работать в качестве магнитолога на Землю Франца-Иосифа. В это время в Арктике проводился второй международный полярный год, и размах научных работ в советском секторе Арктики был чрезвычайно велик. Тов. Федорову во время зимовки удалось сделать много ценных наблюдений.

Работа в Арктике увлекла молодого ученого, и он решил посвятить ей свою жизнь. На зимовке на Земле Франца-Иосифа т. Федоров получил прекрасную закалку в борьбе с трудностями Севера. Умело подобранный начальником зимовки т. Папаниным коллектив зимовщиков с большим эффектом применил свои знания и опыт в освоении Арктики.

В 1933 г., по возвращении с зимовки, т. Федорову было поручено руководство обработкой материалов по земному магнетизму, добытых полярными станциями СССР во время проведения второго международного полярного года. Задание он выполнил отлично.

Весной 1934 г. т. Папанин, назначенный начальником зимовки на мысе Челюскин, предложил т. Федорову и ряду научных работников, зимовавших на Земле Франца-Иосифа, отправиться с ним на мыс Челюскин. Предложение было принято с радостью. На новой зимовке т. Федорову кроме стационарных исследований удалось выполнить ряд исследований вдали от полярной станции. За зиму он произвел магнитную съемку северной части Таймырского полуострова.

В 1935 г. зимовщики мыса Челюскин во главе с т. Папаниным вернулись на Большую Землю. Тов. Федоров решил продолжать учебу и поступил в аспирантуру при кафедре земного магнетизма в Ленинградском университете.

Следующей весной, в 1936 г., т. Папанин предложил т. Федорову принять участие в экспедиции на Северный полюс.

Петр Ширшов

Петр Петрович Ширшов родился в 1905 г. в Екатеринославе (ныне Днепропетровск) в семье рабочего-печатника.

В 1921 г. он поступил на биологический факультет Днепропетровского института народного образования. В 1926 г. перевелся на агробиохимическое отделение института в Одессе. Вскоре он был принят аспирантом в Одесский ботанический сад. Под руководством проф. Свириденко начал специализироваться по пресноводной гидробиологии. В 1928 г. вернулся в Днепропетровск, где и закончил аспирантскую подготовку, написав научную работу „Гидробиологические очерки порожистой части Днепра". Получив звание научного сотрудника, он поступил на должность ассистента в Ленинградский ботанический институт Академии наук.

Экспедиционная деятельность т. Ширшова началась с экспедиций по южным рекам и санитарно-биологического обследования рек Донбасса. В 1930 г. он впервые попал на Север. В этом году ему было поручено осуществить экспедицию Ленинградского ботанического института по гидробиологическому обследованию реки Туломы и Нотозера на Кольском полуострове.

В течение лета 1931 г. т. Ширшов работал на Новой Земле по обследованию запасов ядоносных водорослей. Тов. Ширшов тщательно обследовал два больших залива Новой Земли—Крестовую губу и Северную Сульменеву губу. В 1932 г. он участвовал в качестве гидробиолога в историческом рейсе „Сибирякова", прошедшего в одну навигацию вдоль всего Северного морского пути. За этот поход т. Ширшов был награжден орденом Трудового красного знамени.

В 1933—1934 гг. он участвовал в рейсе „Челюскина". За героизм был награжден орденом Красной звезды.

В 1935 г. т. Ширшов участвовал в комплексной экспедиции на ледоколе „Красин".

Осенью 1935 г. т. Ширшов за научные труды получил звание кандидата биологических наук.

ДЕЛА И ЛЮДИ ПОЛЯРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Яркой чертой сталинской эпохи является рост людей нашей страны, раскрытие мощных источников народных талантов, массовое проявление инициативы, высота морального облика. Как поется в популярной песне: „Когда прикажет страна быть героем, у нас героем становится любой". Эти качества ярко проявляются в каждой нашей массовой экспедиции.

Мы очень тщательно подбирали состав полярной экспедиции, подолгу присматривались ко всем индивидуальным особенностям. К нашей радости, подбор себя вполне оправдал. Коллектив получился великолепный, спаянный и в то же время многогранный, включающий в себя различные яркие индивидуальности.

Я не собираюсь давать художественные образы людей—это не по моей специальности, но хотелось бы осветить индивидуально роль хотя бы некоторых из моих товарищей в нашей общей победе.

Четыре должности были узловыми, кроме начальника экспедиции. От них больше всего зависела общая слаженность операций. Я говорю о командире отряда самолетов, начальнике зимовки на льду, главном штурмане и заместителе начальника экспедиции.

Среди героев Советского Союза и многочисленных великолепных летчиков выбран на центральный пост командира отряда т. Водопьянов. Представляя на утверждение правительства именно эту кандидатуру, я имел в виду не только его горячую „мечту пилота" о посадке в центре Арктики, но и своеобразие этого яркого человека, его великолепное дерзание, его оптимизм, его способность на огромный подъем. Страна хорошо знает Михаила Васильевича, знает и то, что в молодые годы дерзания иногда переходят в задор, в ненужный вызов судьбе. Но люди, даже большие люди, непрерывно растут, партия их непрерывно воспитывает, и герой Водопьянов также рос вместе с ростом своего влияния и своей ответственности. Ни тени легкомыслия не было в его работе во время нашей экспедиции. Была огромная, но основанная на точном учете обстановки и зрелом мастерстве смелость. Глядя на его прекрасное, мужественное лицо, окаменевшее в волевом напряжении за штурвалом в полете, на его вдохновенные, всматривающиеся в даль глаза, нельзя было не любоваться, хотелось быть скульптором.

Начальник зимовки на полюсе т. Папанин как будто родился для этой роли. Его образ достаточно известен. Я подчеркну только прямо невероятную работу, проделанную им и его тремя товарищами во время более чем годовой подготовки.

Значение штурманской службы в этой экспедиции исключительно. Уверенно проложить курс кораблю над морем и льдами при отсутствии земных ориентиров, определить снос ветра при полете над облаками и в облаках, сочетать все сложные средства астрономо-радионавигации, гирокомпасов, магнитокомпасов и, наконец, точно определить место полюса—вот что от штурмана требовалось. В полярной авиации Севморпути есть прекрасные штурманы, великолепно знающие дело, но в целом задача была столь трудной и новой,—она требовала творческого решения на месте новых теоретических проблем,—что я пригласил штурмана-теоретика, профессора, автора многих трудов и в то же время великолепного практика штурмана-летчика,—одним словом, И. Т. Спирина. Наша экспедиция глубоко благодарна народному комиссару обороны К. Е. Ворошилову за разрешение привлечь майора Спирина из военной авиации к нашей работе. Иван Тимофеевич блестяще разрешил все задачи и в пути создал и усовершенствовал новые приемы навигации. Он впервые в Арктике,

среди обстрелянных ветеранов льда. Но еще на острове Рудольфа ему пришлось получить серьезное арктическое крещение. Для подбора радиомаяка он с радистом Ивановым и астрономом Федоровым вылетел на маленькой машине „СП" на юг от острова Рудольфа и сел на лед для наблюдения. Мотор не заводился, радиосвязь оборвалась, наступила пурга. Мы не могли в пургу послать самолет, послали санную партию. Маленький коллектив храбро выдержал все испытания, и в конце концов через несколько дней самолет до прихода саней своими силами приготовил аэродром, запустил мотор, притянув винт резинового амортизатора к тросу, и в пургу сел у зимовки Рудольфа.

Заместитель начальника экспедиции—это душа, движущий мотор всего дела. Я лично не мог всего времени отдавать экспедиции, да к тому же в авиационной части я и не специалист. Вся подготовка прошла под руководством М. И. Шевелева, а во время самой экспедиции к нему сходились все нити как к начальнику штаба, непосредственному хозяину материальной части и ответственному за расстановку людей и планирование времени. Марк Иванович Шевелев, несмотря на свои 33 года и юношеский блеск молодых глаз,—полярник с большим стажем, не меньше моего. Неизменный начальник полярной авиации со дня ее зарождения, он многократно руководил карскими ледокольными экспедициями, а в 1933 г. возглавлял первый зимний ледокольный поход к Новой Земле на „Красине", за что награжден орденом Ленина. Летчик-наблюдатель, по специальности механик, прекрасный знаток материальной части, умеющий ценить настоящих людей и очень требовательный, он пользуется большим авторитетом среди летного состава. Шевелев—большевик, организатор, преданный партии человек—сумел объединить товарищей и вместе с ними создать советскую полярную экспедицию, которую знает весь мир.

Таковы руководители всей операции. Не меньшее значение имело командование отдельных кораблей, в особенности такой экспедиции, где задания по самолетам диференцировались, а условия погоды заставляли каждый самолет решать задачу самостоятельно.

Огромное значение для нашего успеха имело участие Героя Советского Союза т. Молокова. Разумеется, его значение далеко выходило за сами по себе значительные функции командира корабля „Н-171". Спокойная мудрость Василия Сергеевича, его глубокая партийность, его органическая, никогда не показная храбрость делали его самым уважаемым членом коллектива, к голосу которого мы все прислушивались с величайшим вниманием. В решающие моменты его скупые слова помогали нам ориентироваться в самых сложных вопросах. Как командир „Н-171" т. Молоков создал образцовый экипаж. Всеобщее восхищение вызывало мастерское и всегда какое-то гениально простое выполнение им каждой операции.

Очень своеобразную фигуру в летном мире представляет командир „Н-172" А. Д. Алексеев. В прошлом радиоинженер, затем штурман, наконец летчик, т. Алексеев хорошо знает все авиационные специальности, притом знания эти все время расширяются. Анатолий Дмитриевич много читает, следит за всеми новинками, немедленно теоретически перерабатывает каждый новый опыт, часто приходя к готовым оригинальным выводом. Мы так и называли Анатолия Дмитриевича „летчиком-мыслителем". С Алексеевым иногда не легко. Для него величайшее наслаждение—спорить. Он, как и его учитель Б. Г. Чухновский, как-то своеобразно подходит к каждому вопросу, даже взлетает и садится не как другие, а по-своему, но выходит всегда хорошо и талантливо. Лед и морскую авиацию он знает глубоко. Это хороший командир, умеющий воспитать дух товарищества и прекрасно распределяющий работу.

Совершенно другой складки человек М. С. Бабушкин, один из старейших полярных летчиков. Командование и вообще администрирова-

ние—не сильная сторона Михаила Сергеевича. Также он не очень любит теоретизировать. Но это настоящий русский человек, всегда спокойный и храбрый, всегда приветливый и добрый, он горячо любит Арктику и предан своей родине без аффектации, но глубоко. По своей скромности Михаил Сергеевич не претендовал на пост командира самостоятельного самолета, хотя его стаж и заслуги давали ему на это все права. Он летел на флагманском самолете Водопьянова, разделяя с последним управление кораблем и хозяйственные функции командира самолета, а эти функции были велики, так как Водопьянов в основном был занят делами всей эскадры в целом. М. С. Бабушкин—главный знаток посадок на лед, больше чем кто-либо другой садившийся и взлетавший с неподготовленных ледовых площадок. Я глубоко ценю опыт Михаила Сергеевича и дорожу тем, что он находился на флагманском самолете вместе со мной для постоянной консультации. Страна хорошо знает Михаила Сергеевича и по полетам для поисков Нобиле в 1928 г. и по челюскинской эпопее.

Четвертым большим кораблем командовал И. П. Мазурук, блестящий дальневосточный летчик, впервые вошедший в ряды полярников. Член партии, образец дисциплины и четкости, иногда по-юношески недооценивающий опасность, но умеющий из нее блестяще выйти, как показало его пребывание на отдельной льдине в районе полюса. Этот эпизод нашей экспедиции, вначале встревоживший страну, но кончившийся блестяще, хорошо известен. Надо помнить, что самолет Мазурука, считавшийся запасным, был снаряжен более быстро, чем остальные, и не имел постоянного, давно спевшегося состава. Тем не менее Мазурук выполнил все задания, и когда надо было один самолет оставить на Рудольфе для наблюдения и снятия со льдов станции Папанина, Мазурук взял на себя эту задачу.

Наряду с четырьмя тяжелыми четырехмоторными „АНТ-6“, предназначенными для основной операции, в экспедицию входил двухмоторный разведывательный самолет „АНТ-7“ П. Г. Головина. Для этой роли мы выбрали представителя нашей талантливой летной молодежи. П. Г. Головин уже составил себе имя как северный летчик, как полярник. Человек в самом широком смысле культурный, любитель серьезной музыки, жадно впитывающий знания. Так, в прошлом году, будучи со мною на ледоколе „Литке“, Головин увлекся изучением морской навигации. Иногда Головин портил себе великолепные полеты некоторой беспечностью и нечеткостью, но, надо признаться, мы к этому придирались больше из опасения испортить сплошными похвалами яркого, талантливого и растущего человека. Первым советским самолетом, долетевшим до Северного полюса, был разведывательный самолет П. Г. Головина!

О летчике Л. Г. Крузе и его разведывательных полетах на „П-5“ пресса пока еще сообщала гораздо меньше, чем он заслуживает. Летчик первой категории и с большим стажем, Крузе командовал тренировочными самолетами „АНТ-6“ во время подготовки экспедиции. Затем на всех остановках он был комендантом аэродрома, показав себя великолепным администратором. Летал, когда надо было, вторым пилотом с Мазуруком, а после прибытия на остров Рудольфа встал на свое основное место—руководителя ближней разведкой на самолете типа „П-5“. Эта „ближняя“ разведка доходила, однако, до 86-го градуса! Одномоторный „П-5“ мы выпускали в разведку обычно в тех случаях, когда обстановка была сложной, неясной, например, когда в общем хорошо, но посредине пути ожидается препятствие—фронт облачности с возможными обледенениями, или же на самом острове Рудольфа облако закрывает видимость и надо узнать, близка ли его граница. Одним словом, на долю Л. Г. Крузе падают самые опасные поручения. Возвращаясь с очередной разведки, он застал остров Рудольфа закрытым сплошным туманом. Сесть на горе в таких условиях

пельзя. Крузе ушел обратно в море, сел на небольшую льдину среди торосов, мужественно переждал там несколько дней (пока Головин не сбросил ему на парашюте необходимые инструменты для расчистки аэродрома) и самостоятельно вернулся. При нашем обратном полете с полюса на остров Рудольфа Л. Г. Крузе был послан сесть на 85-й градус, превратив свой самолет в своеобразную временную метеостанцию на середине пути. Вся эта работа имела для нас очень большое значение.

Таковы наши командиры самолетов. Место не позволяет в таком же объеме охарактеризовать всех других участников экспедиции или даже только лучшую их часть, как вторые пилоты Козлов и Орлов, каждый из которых по техническому совершенству и полярному стажу мог бы с успехом самостоятельно командовать большим самолетом (и до экспедиции командовал им), как летчик-парашютист Мошковский, как прекрасные штурманы Ритслянд и Жуков, как вся плеяда наших превосходных механиков—Сугробов, Ивашина, Гутовский, Кекушев, Шепуров, Морозов и др. Остановлюсь только еще на нескольких лицах не только летного, в узком смысле, состава.

Синоптик Б. Л. Дзердзеевский. Давно ли прошло то время, когда предсказания погоды служили больше темой для шуток, чем основанием для планирования операций. Однако это время прошло. Научная метеорология родилась недавно. В этом внедрении научной метеорологии в СССР одна из центральных ролей принадлежала Б. Л. Дзердзеевскому, одинаково владеющему теорией и практикой, научному работнику, директору теоретического отделения по геофизике, начальнику бюро погоды Главсевморпути, участнику ряда арктических экспедиций. Роль Б. Л. Дзердзеевского в нашем походе была не легкая. Он должен был преодолеть кажущееся недоверие наших летчиков к предсказаниям погоды. И на этот раз летный состав был заранее готов горько смеяться над „волшебником“, тем более что ассирийская борода Бориса Львовича располагала к зачислению его в „халден“. Но предсказания раз за разом оправдывались. Смеяться не приходилось. Наоборот, росло уважение, перешедшее под конец в глубокую благодарность и исключительную популярность, особенно когда он доказал свою личную храбрость во время разведывательного полета с вынужденной посадкой на льду.

Я не знал, когда спал этот человек. Погода нас мучила. Всем хотелось двигаться быстрее. Все хотели чуть не ежечасно знать, что предвидится в атмосфере, и в слова Дзердзеевского без колебания верили. Это он в условиях крайне неблагоприятной погоды сумел выбрать для нас погоду и для полета на полюс и для возвращения. В роли синоптика экспедиции была своя трагическая горечь. Человек, имеющий огромные заслуги перед полярной экспедицией, сам на полюс лететь не мог. Его место было на Рудольфе, в центре, откуда он обслуживал все вылетавшие и возвращавшиеся самолеты.

Механик Ф. П. Бассейн. Необычайно тихий и скромный с виду человек, что называется—красная девица.

Среди очень высокого состава бортмехаников экспедиции Бассейн занимает особое место. Это художник своего дела, непрерывно изобретающий, улучшающий. У Флегонта Ивановича богатый арктический стаж—много летал с Фарихом и Водопьяновым, и с каждым разом он улучшал арктическое снаряжение самолета.

Свою машину Бассейн любит до самозабвения. Его не оттащить от самолета. Даже на острове Рудольфа, где все жили на базе у моря, Бассейн со своими помощниками оставался жить на аэродроме в палатке, под крылом самолета.

О другом большом мастере еще мало писали—о радисте и радиотехнике П. П. Стромилове. Работник ленинградской радиолаборатории, он давно

творчески участвовал в конструкции специальных радиоустановок для полярных станций, прекрасных, удобных и надежных установок, обеспечивших связь и с ледоколами, и с самолетами, включая прошлый и нынешний полет Чкалова.

Стромилов поехал, чтобы остаться на острове Рудольфа, держать связь со своим другом Кренкелем и, если нужно, разъяснять ему недоразумения, которые могли бы возникнуть с новой станцией.

Но на деле И. И. Стромилов сделал гораздо больше. Он летал радистом в разведках Головина, флаг-радистом в отряде Молокова к полюсу. Это артист своего дела. Любо-весело смотреть, как этот длинный и худой человек с горящими глазами, Дон-Кихот по фигуре, уверенно колдует среди тонких деталей современной большой радиопередаточной аппаратуры. Его тонкие нервно-подвижные пальцы, какие бывают у скрипачей, казалось, непосредственно излучают таинственные волны.

А наш радист флагманского корабля С. А. Иванов, по фигуре скорей Санчо-Панса, в свою очередь не менее четко и надежно держал связь непосредственно с Москвой, с Диксоном и с любой станцией. Моряк, многократный зимовщик, участник челюскинской эпопеи.

В нашей экспедиции было много членов и кандидатов партии. Мы могли бы выбрать парторга из своей среды. Но для нас слишком дорого постоянное организованное партийное руководство, непрерывное продолжение партийного воспитания. Поэтому я просил т. С. А. Бергавинова выделить нам освобожденного парторга. Выделен был А. А. Догмаров. В этом старом партийном работнике, образованном марксисте, замечательном пропагандисте, редакторе журнала внешне ничто не изобличало полярника. Он стал одной из центральных фигур экспедиции, проявил себя настоящим героем. Его деятельность среди нашего столь своеобразного коллектива показывала, как разнообразны способы партийного влияния в руках умелого пропагандиста. Как он умел включаться в разговор, по любому поводу руководить и направлять мысли товарищей! Он пользовался всеобщей любовью и авторитетом. После посадки Мазурука на льдине и потери связи Догмаров показал образец поведения большевика в опасной обстановке. Я очень рад, что на полюсе был представитель нашего политуправления, который так много сделал для обеспечения победы.

Герой Советского Союза
академик О. Ю. ШМИДТ

История борьбы за Северный полюс

Борьба за Северный полюс

Северный полюс издавна привлекал внимание человечества. Попытки достичь его тем или иным путем предпринимались неоднократно. Еще 100 лет назад, в 1827 г., английский мореплаватель Парри на корабле „Гекла“ добрался до побережья Северного Шпицбергена и отсюда на двух ботах отправился на Север. После 35 дней борьбы со льдами Парри достиг только 82° 45′ северной широты. Под угрозой голодной смерти он вынужден был возвратиться обратно.

Попытку достичь Северный полюс сделала затем экспедиция герцога Абруццкого на корабле „Стелла Поляре“ в 1900 г. Участники экспедиции дошли до острова Рудольфа. Здесь они перезимовали и 11 марта 1901 г. на санях отправились к Северному полюсу. В составе этой партии было 10 человек. В их распоряжении были 12 саней и 98 собак. 25 апреля 1901 г. Кенли, возглавлявший эту партию отважных изыскателей, достиг 86° 33′ северной широты, поставив, таким образом, тогда мировой рекорд.

Больших успехов в освоении Севера добился затем американец Пири. Он посвятил исследованию Арктики 20 лет своей жизни. В 1908 г. на корабле „Рузвельт“ Пири отправился к северо-западным берегам Гренландии.

15 февраля 1909 г. он покинул корабль. Экспедиция была разделена на партии, которые должны были на санях тронуться в известном порядке, чтобы проложить дорогу для последней партии во главе с Пири и обеспечить ее продовольствием на обратном пути. 6—7 апреля ценой невероятных усилий Пири достиг Северного полюса.

Когда Пири вернулся на материк и „преподнес“ президенту Соединенных штатов Северный полюс, тот заявил: „Благодарю вас за этот щедрый дар, но я не знаю, что с ним делать“.

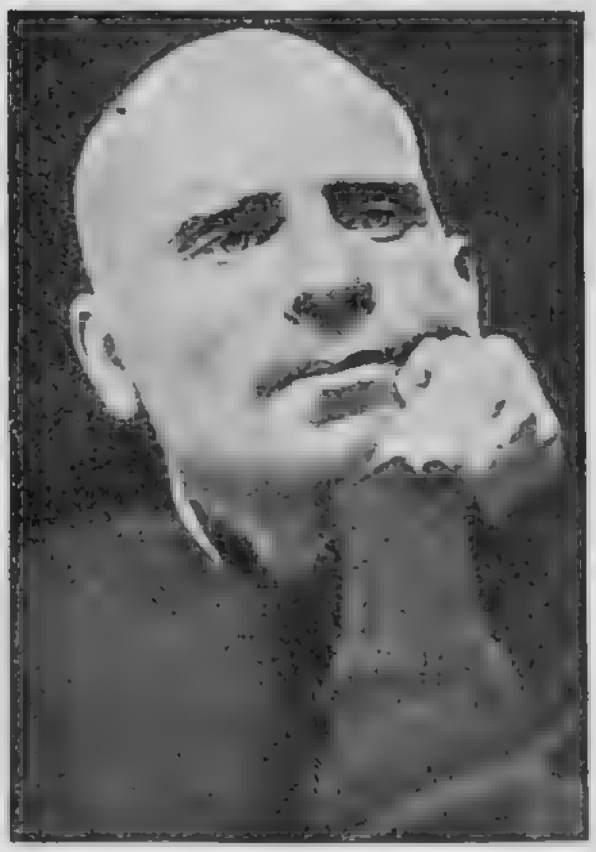
Серьезная попытка добраться до Северного полюса принадлежит американской экспедиции Де-Лонга. На корабле „Жанетта“ он отправился на север в 1879 г. Де-Лонг был настолько уверен в достижении полюса, что даже взял с собой медный ящик, на котором были выгравированы имена участников экспедиции. Этот ящик предполагалось оставить на полюсе.

Недалеко от острова Врангеля „Жанетта“ вошла в полярные льды и дрейфовала вместе с ними на северо-запад в течение 21 месяца. 17 июня

ФРИТЬОФ НАНСЕН

РОАЛЬД АМУНДСЕН

РОБЕРТ ПИРИ



ГЕОРГИЙ СЕДОВ

1881 г. „Жанетта" была раздавлена льдами и пошла ко дну. Только части команды после невероятных усилий удалось достигнуть берега и спастись.

Гибель „Жанетты" положила конец мечтам о возможности достижения полюса на свободно плавающем корабле.

Известный исследователь Севера ученый Нансен выдвинул идею построить корабль такой формы, чтобы сжатие полярных льдов, раздавивших „Жанетту", было не страшно для этого судна.

В 1893 г. Нансен воплотил свою идею в жизнь. На специально построенном по его чертежам корабле „Фрам" Нансен вошел в полярные льды. Там судно стало дрейфовать. Когда Нансен убедился, что корабль дрейфующими льдами проносит значительно южнее полюса, он сделал исключительно отважную попытку. Вдвоем с лейтенантом Иогансеном, захватив 28 собак и провизию на сто дней, Нансен покинул дрейфующий „Фрам" и направился к полюсу.

Достичь полюса Нансену не удалось. Дойдя до 86° 4' северной широты, Нансен вынужден был повернуть на юг, к Земле Франца-Иосифа. Но его исследования Севера принесли большую пользу науке.

В 1922 г., через 13 лет после того как на полюсе побывал Пири, была организована новая экспедиция на корабле „Мод". Отряд исследователей возглавлял Амундсен. Экспедицию, однако, преследовала неудача. „Мод" пронесло дрейфующими льдами по периферии центральной части Полярного бассейна и вынесло к Новосибирским островам, почти к тому пункту, от которого начал свой знаменитый полярный дрейф Нансен.

Таким образом, экспедиция „Мод" также не достигла полюса. Но ее результаты так же, как и экспедиции на „Фрам", чрезвычайно велики.

Совершенно новая идея завоевания полюса на корабле была предложена знаменитым русским моряком и ученым Степаном Осиповичем Макаровым. Он выдвинул лозунг: „К Северному полюсу—напролом!" По его чертежам в 1899 г. был построен ледокол „Ермак", который и сейчас является одним из самых мощных ледоколов.

На „Ермаке" Макаров отправился во льды Полярного бассейна в район к северу от Шпицбергена. Однако „Ермак" достиг только широты 81° 27'. В борьбе с полярными льдами он погнул шпангоут, стрингера, поломал винт и ушел на ремонт в Англию.

Мысль Макарова об активной борьбе со льдами при помощи ледоколов оказалась чрезвычайно плодотворной. Благодаря ледоколам мы сейчас успешно осваиваем Северный морской путь.

В 1931 г. была применена новая идея проникновения в Полярный бассейн на корабле. Эта попытка была осуществлена Вилькинсом и Свердрупом на подводной лодке „Наутилус". Подводная лодка „Наутилус" достигла очень высоких широт, поднявшись к северу от Шпицбергена до 82° северной широты, т. е. побила рекорд „Ермака" 1901 г. и рекорд „Красина" 1928 г.

Но эти рекорды „Наутилус" побил не как подводная лодка, а как самый обыкновенный надводный корабль. В самом начале плавания у „Наутилуса" были повреждены горизонтальные рули, обеспечивающие погружение и поднятие. И поэтому „Наутилус" плавал на поверхности. И если „Наутилус" все же достиг таких высоких широт, то это объясняется исключительно тем, что в 1931 г. в этом районе было очень мало льда.

Возможна ли вообще экспедиция в высоких широтах Полярного бассейна на подводной лодке? Недавно в иностранной прессе появилось сообщение, что Вилькинс в 1938 г. намерен повторить свою попытку и что

САЛОМОН АНДРЕ

РИЧАРД БЭРД

для этой цели в Англии строится специальная подводная лодка. Я лично отношусь к этому методу изучения Арктики отрицательно.

В конце прошлого столетия была сделана также попытка достижения Северного полюса и по воздуху. 11 июля 1897 г. три шведа—Андре, Френкель и Стриндберг вылетели на воздушном шаре с северо-западной оконечности Шпицбергена, намереваясь достичь Северного полюса.

Полет продолжался только три дня. Шар опустился на льды, а исследователи с большим трудом, путешествуя по льду, достигли юго-западной оконечности острова Белый (между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа). В течение долгого времени о судьбе этой экспедиции ничего не было известно. И только 6 августа 1930 г. остатки экспедиции были случайно обнаружены норвежской научной экспедицией.

Вскоре после того как были изобретены самолеты, явилась мысль применить их для завоевания Арктики. Первым, использовавшим самолет для полетов в Арктику, был русский летчик Нагурский. Он в 1914 г. летал в район Новой Земли для поисков экспедиции судов Седова и Русанова.

1926 год был годом замечательных успехов воздушных кораблей в Арктике. 9 мая этого года самолет Бэрда вылетел со Шпицбергена, достиг Северного полюса и в тот же день вернулся обратно на Шпицберген. 11 мая того же года дирижабль „Норге“ экспедиции Амундсена—Элсворта—Нобиле вылетел со Шпицбергена и, перелетев через полюс, 13 мая достиг мыса Барроу на Аляске.

На протяжении многих десятков лет человечество стремилось разными способами проникнуть на Северный полюс. Каждое новое средство техники использовывалось для этой цели.

Весь мир с неослабным вниманием и интересом следит за каждой новой попыткой достижения Северного полюса.

За последние годы особенно большие успехи в изучении Арктики сделали ученые, мореплаватели, летчики нашей страны. Освоение Арктики Советский Союз превратил в грандиозную практическую и научную работу, увенчавшуюся многими весьма ценными открытиями и практическими достижениями, далеко опережающую по своему размаху, настойчивости и систематичности все сделанное ранее.

Сейчас же после изгнания белогвардейцев и окончания гражданской войны в Сибири мы начали проводить Карские операции. Одновременно мы начали интенсивно развивать тралловый флот и рыбные промысла в Баренцовом море. Несколько позже мы начали регулярные рейсы из Владивостока в Колыму.

Параллельно с экономическим развитием росло и культурное обслуживание наших северных окраин, увеличивалась сеть научных станций на побережье Северного Ледовитого океана, росло число научных экспедиций, посылаемых нами в окраинные моря Советской Арктики.

В 1932 г. была осуществлена знаменитая экспедиция Отто Юльевича Шмидта на пароходе „Сибиряков", совершившая впервые в истории переход из Мурманска во Владивосток в одну навигацию.

С 1934 г. начались сквозные рейсы коммерческих пароходов по Северному морскому пути. С каждым годом число этих рейсов увеличивается. В настоящее время побережье и острова Советской Арктики покрыты густой сетью постоянных научных станций. Сейчас почти не остается пунктов, где мы могли бы поставить научные станции на твердой земле, севернее уже существующих.

Наши окраинные моря сейчас настолько изучены нашими экспедициями, что уже не осталось даже районов, где бы они могли проникнуть севернее, чем это было, например, сделано ледокольным пароходом „Садко" в 1935 г.

Наши полярные самолеты сейчас поддерживают непрерывное сообщение со многими полярными пунктами. Во время арктической навигации они обслуживают ледовыми разведками наши коммерческие корабли. После замечательного перелета Чкалова в 1936 г. мы смело можем сказать, что окраинные моря Советской Арктики облетаны нашими самолетами.

И все же на этом мы не могли успокоиться. В нашем постепенном продвижении с юга на север мы стремимся продвинуться как можно больше в глубь Полярного бассейна.

Чем дальше на север мы забираемся, тем больше мы разрешаем и теоретических и практических важных научных проблем.

Сегодня радио принесло радостное известие. Гордые соколы нашей родины, руководимые полярным комиссаром Отто Юльевичем Шмидтом, побывали на Северном полюсе и высадили научный десант.

Это событие первостепенной важности. Оно является естественным продолжением нашей героической борьбы за освоение Арктики от Мурманска до Берингова пролива, борьбы планомерной, последовательной и всесторонней. Это крупнейшее событие радостно для нас и потому, что оно еще раз подчеркивает совершенство нашей авиации.

Длительное пребывание на льду научного десанта, вооруженного всем необходимым для всесторонних научных исследований и наблюдений, поможет нам в разрешении многих научных проблем.

Профессор
И. И. ЗУБОВ

Г. Я. Седов

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ПУТЕШЕСТВЕННИК К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

В 1912 г. мало известный русский офицер, старший лейтенант Г. Я. Седов объявил о своем намерении отправиться к Северному полюсу.

Среди офицеров флота Седов был „белой вороной". Сын бедного азовского рыбака, он только четырнадцати лет начал ходить в приходскую школу. После этого Седов, самостоятельно зарабатывая на жизнь, окончил мореходные классы в Ростове-на-Дону и добился капитанского диплома.

Но диплом в царской России не давал еще права на труд. Долго скитался молодой моряк, пока ему удалось получить службу на маленьком пароходике. Изрядную часть первой же получки Седов отложил на покупку книг и снова засел за учебу. В результате через год он сдал испытания на чин „морского прапорщика". Поехав в Петербург, он сдал затем экзамен за полный курс Морского корпуса и был переведен в офицеры Гидрографического управления.

В 1909 г. его назначили начальником экспедиции в устье реки Колымы. Он блестяще провел эту экспедицию, исследовав нижнее течение реки и подходы к ней с моря. В следующем году он был на Новой Земле.

Но Седов хотел больших дел. В голове скромного „поручика по адмиралтейству" давно зрела мысль: „Почему русские, привыкшие к холоду и к работе на Крайнем севере, не пытаются дойти до полюса?"

В 1912 г. пришло известие, что к Северному полюсу собирается отправиться норвежец Амундсен. Седов решил не откладывать осуществления своих мечтаний. Он обратился к начальнику Гидрографического управления с просьбой отпустить его с военной службы на год для достижения полюса. Затем он добился организации комитета для снаряжения экспедиции и опубликовал план ее.

Решительный шаг был сделан. Седов заявил в печати: „Я не возвращусь, не достигнув полюса".

Седов думал, что его проект вызовет в России горячие отклики, что со всех сторон посыплются пожертвования и просьбы о позволении участвовать в экспедиции. Он жестоко ошибся. Отклики последовали, но совсем не такие, как предполагал Седов. Правительство наотрез отказалось снарядить экспедицию. Научные общества не дали ни копейки. Не оправдались и надежды Седова на содействие „всего русского общества". Хуже того: реакционные круги решили использовать имя Седова для своей политической игры. Получив такую „идеологическую" поддержку, Седов неожиданно для себя оказался под обстрелом либеральной прессы. Пожертвования поступали плохо.

На старом промысловом судне „Святой Фока" он поспешил отплыть из Архангельска на север. Это было в августе 1912 г. Экспедиция состояла из 22 человек. Седов намеревался, пробившись через льды к Земле Франца-Иосифа, перезимовать на острове Рудольфа, чтобы следующей весной отправиться к полюсу пешком. Провизию предполагалось везти на нескольких санях, запряженных собаками.

Экспедиция сразу пошла не по плану. „Фока" не смог пробиться к Земле Франца-Иосифа. Седов был вынужден зазимовать у северных берегов Новой Земли. Эта зимовка дала очень много ценных материалов для науки. Было изъезжено на санях больше 3 тыс. километров. Седов составил подробную карту всего северного побережья Новой Земли. Изучена была внутренняя часть острова. Результаты работ этого года сделали бы честь специальной экспедиции. Но за время санных экспедиций было

израсходовано много легкого провианта, из 80 собак осталось только 30, одежда поизносилась. Седов не очень тужил об этих потерях. По плану предполагалось, что на следующий год будет выслано на Землю Франца-Иосифа вспомогательное судно с добавочным провиантом, собаками и углем.

В сентябре 1913 г. „Фока" с великим трудом пробился к Земле Франца-Иосифа. В отчаянной борьбе со льдами сожгли последние тонны каменного угля, бревна для построек и жир убитых на Новой Земле тюленей и медведей. Но на Земле Франца-Иосифа ждало Седова полное разочарование—в условленном месте не оказалось никаких следов вспомогательного судна.

Седов был предоставлен собственным силам. Не имея угля, он не мог дойти даже до острова Рудольфа. Пришлось стать на зимовку у острова Гукера, в бухточке, которой Седов дал название „Тихая".

Зимовать без топлива в полярной стране—не легкое дело. С наступлением морозов каюты „Фоки" стали покрываться льдом, развелась сырость. Из-за плохого питания и сырости началась цынга. К декабрю здоровой осталась только часть экипажа. Около Нового года заболел и сам Седов.

Но Седов не допускал и мысли об отсрочке похода на полюс. Он надеялся, что болезнь его не серьезна. Легкомысленное отношение Седова к состоянию своего здоровья старательно поддерживал ветеринар Кушаков, исполнявший обязанности врача. Седов имел неосторожность пообещать Кушакову, что оставит его заместителем начальника экспедиции на время своего отсутствия. Честолюбивый ветеринар не мог дождаться этого момента. Он уверял Седова, что болезнь его сущие пустяки, что это не цынга, а „легкий ревматизм" от сырости.

Время шло, Седов не поправлялся. Приготовления к походу заканчивались. Уговоры отложить путешествие не могли поколебать Седова. 15 февраля, не совсем оправившись от болезни, он вышел к северу в сопровождении только двух матросов с двумя санями и 27 собаками.

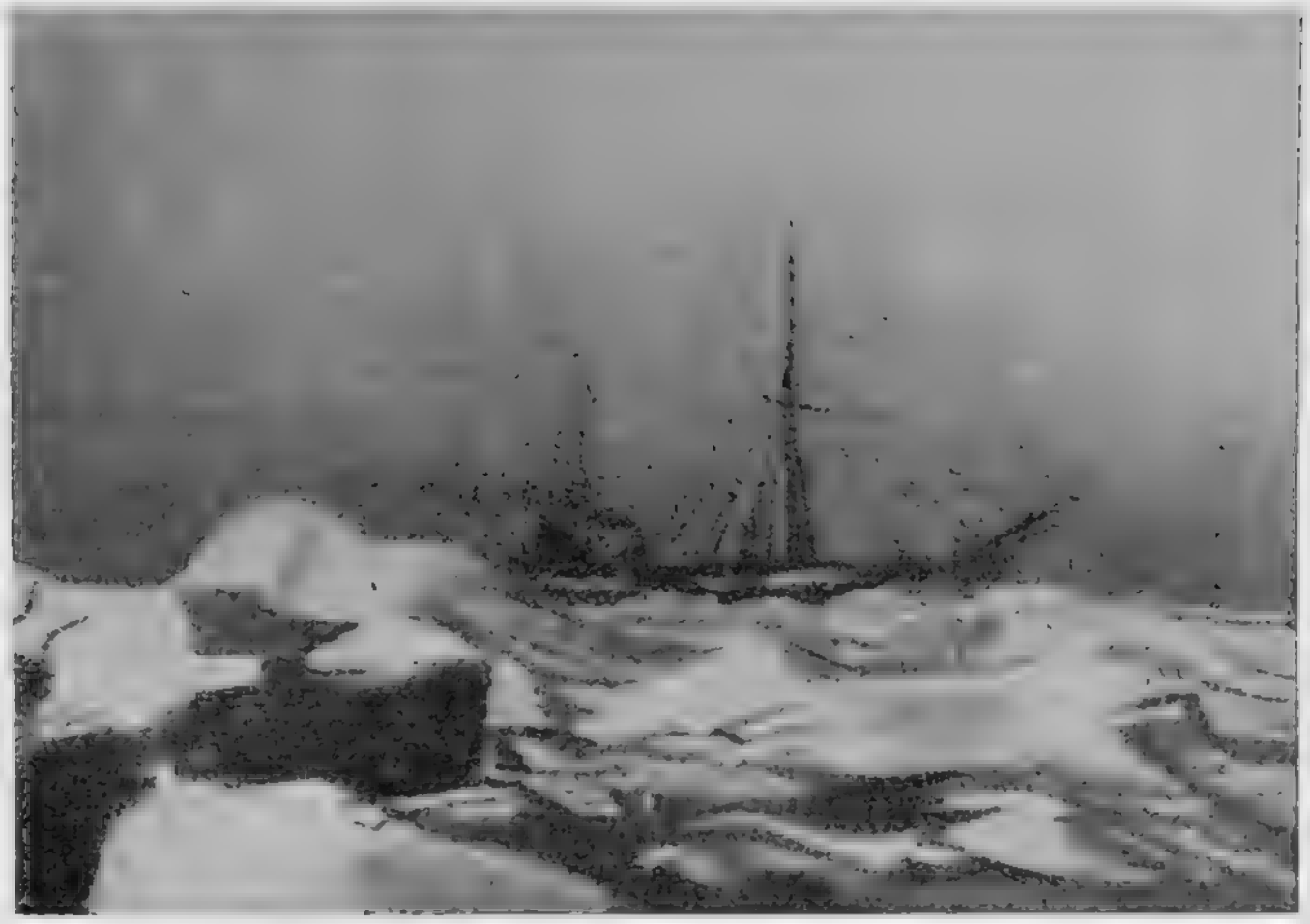
Прошло полтора месяца. 28 марта неожиданно для оставшихся на „Фоке" подошла с севера одна нарта с двумя людьми. Это были спутники Седова—Пустошный и Линник. Они сообщили, что у Седова хватило сил дойти только до острова Рудольфа, и привезли дневник начальника.

По дневнику видно, что мысли Седова не были заняты собственной личностью или болезнью. Там трудно найти что-нибудь похожее на страх перед будущим или сомнения. Только изредка проскальзывают жалобы на состояние здоровья и слабость, особенно в дни, когда начались сильные морозы в 35° со встречным ветром. Такую погоду с трудом переносят и здоровые, хорошо закаленные полярники. Седов же шел пешком целыми днями и останавливался на отдых в палатке, которая не защищала от жгучего холода.

В лагере у острова Оммашей Седов совсем ослабел. Его повезли на собаках. Лежа на санях, он часто впадал в забытье. Очнувшись же, первым делом сверял курс с компасом. Спутникам казалось, что его мучила мысль: не повернули бы они назад самовольно. Они начали понимать, чем может закончиться поход. Пытались заводить речь о возвращении на „Фоку", но получали один ответ: „Брось и думать о судне. Вот сделаем остановку на острове Рудольфа, я там в пять дней поправлюсь!"

Когда стали пересекать последний пролив перед островом Рудольфа, разразилась буря. Раскинули лагерь. В нем Седов провел последние часы. Его мучили жар и озноб. В один из припадков он приказал обложить всю палатку снегом. Снаружи ревела буря, а внутри синий огонек примуса еле освещал спальный мешок, в котором метался больной.

6 марта началась агония. Седов стал задыхаться и умер. Завернув



Судно экспедиции Г. Седова „Фока“ во льдах Баренцова моря

тело в два брезентовых мешка, спутники Седова положили его в углубление, сделанное киркой, и сверху заложили камнями. Рядом оставили кирку и флаг, который Седов хотел водрузить на полюсе.

Оставшиеся в живых участники седовской экспедиции, дождавшись лета, отправились к югу. Чтобы вырваться из льдов, пришлось сжечь части мачт, палубы, бортов и кают „Фоки“.

Возвращение экспедиции и гибель Седова прошли почти незамеченными. „Фока“ вернулся в начале мировой войны. Матросы с „Фоки“ оказались в тяжелом положении: не от кого было получать зарплату, некому было позаботиться о лечении больных. Полное равнодушие к вернувшимся и забвение погибших—вот судьба экспедиции в царское время. Говорят, что морской министр Григорович, прочитав известие о гибели Седова, сказал:

— Жаль, что не вернулся этот прохвост,—я бы отдал его под суд за самовольное продление отпуска!

Только при советской власти вышли в свет научные труды экспедиции, и деятельность замечательного русского полярника получила достойную оценку. Вдове Седова была назначена персональная пенсия. Имя Седова носят ледокол, большой залив на Новой Земле и несколько мысов в разных местах Советской Арктики. В бухте Тихой, в том месте, откуда Седов начал свое трагическое путешествие, выстроена самая северная в мире обсерватория. С острова Рудольфа, где находится еще не отысканная могила героя, летели на полюс четыре советских воздушных корабля. Их штурвалы держали крепкие руки таких же крестьянских детей, как и Георгий Седов. Но судьба этих героев не сходна с седовской. Они имеют счастье жить в свободной Советской стране, их успех наполняет гордостью сердца миллионов, их подвиги ценит Советская страна.

И. ИППЕГИН

Точный расчет

Чрезвычайные трудности проникновения в Арктику уже очень давно побуждали пытливый ум исследователей искать такие виды транспорта, с помощью которых легче было бы преодолевать ледяные пространства.

В 1709 г. португальский монах Бартоломео Гусмао—первый строитель свободного аэростата—говорил о том, что при помощи его аппарата можно будет открыть ближайшие к полюсу неизвестные земли. Юлиус Пайер, открывший в 1873 г. Землю Франца-Иосифа во время вынужденного дрейфа во льдах на судне „Тегеттгоф", писал: „Было бы разумно воздержаться от попыток достижения полюса, пока на смену беспомощным морским судам не придут суда воздушные".

Великие полярные исследователи Норденшельд и Нансен тоже были сторонниками использования летательных аппаратов.

Первым, кто практически осуществил исследование Арктики с воздуха, был шведский инженер Саломон Андре. В 1897 г. Андре вылетел на сферическом аэростате с северо-западного побережья Шпицбергена, намереваясь достигнуть полюса. На борту аэростата „Орел" помимо Андре находились физик Стриндберг и техник Френкель. Только 33 года спустя стала известна судьба героического экипажа. Аэростат, достигнув 82° 56′ северной широты и 29° 52′ восточной долготы, спизился на лед. Экипаж оставил шар и отправился по дрейфующему льду на Землю Франца-Иосифа. Однако вследствие встречного движения льда пришлось зазимовать на острове Белом. Трупы участников экспедиции Андре случайно обнаружила научно-промысловая экспедиция Хорна в 1930 г.

На вечере, посвященном памяти первых трех полярных воздухоплавателей, секретарь шведской академии наук Э. Карлфельд сказал: „Много прошло времени с тех пор, как вылетел Андре. Если представить себе, что Андре мог бы сейчас вернуться сюда живым, то он увидел бы подтверждение своей твердой веры в науку и технику. За его бедным „Орлом", слабым, с подрезанными крыльями, последовали летательные аппараты, достаточно мощные для того, чтобы противостоять силам природы. Его заблудившегося голубя, выпущенного с аэростата, заменили говорящие волны, передающие человеческое слово через безграничные пространства. Андре был первым, проложившим новый путь и возвестившим: „Мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев!"

В 1906 г. американский журналист Уэльман сделал неудачную попытку вылететь на аэростате по трассе Андре. Вторую такую попытку Уэльман делает в 1909 г. с русским Поповым на шаре объемом 10 тысяч кубических метров, но тоже неудачно.

Немцы, достигшие больших успехов в строительстве дирижаблей, пытались использовать последние в Арктике, но грянула империалистическая война 1914 г., и это дело было заброшено.

К тому же времени относится первое появление самолетов в Арктике. В 1914 г. с целью поисков исчезнувшей экспедиции Г. Я. Седова русский летчик Нагурский на самолете „Фарман" делает ряд удачных полетов с Новой Земли над морем Баренца. Правда, обнаружить Седова не удалось, но эти полеты были важны тем, что подтвердили возможность использования самолетов в Арктике.

В 1923 г. швейцарский летчик Миттельгольцер совершает полет в районе Шпицбергена, открывая этим начало интенсивной работы по исследованию Арктики с воздуха.

В 1925 г. Роальд Амундсен, вылетев со своим спутником на двух летающих лодках „Дорнье Валь", достигает 87° 43′ северной широты.

Здесь вследствие неисправности мотора он делает вынужденную посадку в полынью. После 20-дневной отчаянной, нечеловеческой работы силами экипажей обоих самолетов в составе шести человек был подготовлен на льду аэродром, и все участники экспедиции благополучно возвратились на Шпицберген на одном самолете, бросив второй. Жизнь участников экспедиции была спасена только благодаря тому, что Амундсен выбрал самолеты, могущие садиться и на лед и на воду.

В 1926 г. американец Бэрд на сухопутном самолете „Фоккер" совершает смелый и удачный перелет Шпицберген—полюс—Шпицберген. Проблема достижения полюса с воздуха была разрешена. Спустя несколько дней Амундсен на дирижабле „Норге", вылетев со Шпицбергена, перелетает через полюс в Аляску. После своих полетов Амундсен и Бэрд высказываются отрицательно о возможности посадки сухопутных самолетов в районе полюса, подтверждая свои слова фотоснимками нагроможденного торосистого льда, испещренного узкими, но длинными полосами чистой воды.

В 1928 г. итальянец Нобиле, участник полета на „Норге", достигает полюса на дирижабле „Италия". Но намеченную высадку на лед группы ученых для краткосрочных океанографических работ произвести не удалось вследствие неблагоприятно сложившихся метеорологических условий. При возвращении с полюса „Италия" потерпела катастрофу, памятную всему миру.

В это же время погиб великий полярный исследователь Роальд Амундсен, вылетевший с летчиком Гильбо на гидросамолете „Латам" для поисков группы людей, исчезнувших вместе с оболочкой дирижабля после удара о лед.

Итальянские летчики Крозио, Пензо и Делле Гарт, возвращаясь со Шпицбергена после участия в работах по спасению экспедиции Нобиле, погибли на обратном пути. Так трагедия с дирижаблем „Италия" унесла за собой не один десяток человеческих жертв.

Советские летчики начинают принимать участие в завоевании Арктики с 1924 г. Пионером этого дела был Б. Г. Чухновский. Базируясь на Новой Земле, он совершает несколько полетов с целью разведки льда для гидрографической экспедиции. В 1925 г. Чухновский и летчик Кальвица совершают первый арктический перелет Ленинград—Маточкин Шар и производят ледовые разведки. В 1926 г. летчик Бабушкин участвует в разведке морского зверя в Белом море и успешно выполняет задание.

Это был период накопления полярного опыта. Участие в спасении группы Нобиле при катастрофе с „Италией" показало, что наши советские летчики вполне освоили полеты в Арктике. Блестящая работа Чухновского по обнаружению группы Мальмгрена вызвала заслуженное восхищение всего мира. Не менее смелые полеты выполнил и Бабушкин, впервые применивший взлет с дрейфующего льда и посадку на такой же лед.

В 1929 г. советские летчики Чухновский, Иванов, Страубе и Алексеев на самолетах „Дорнье Валь", участвуя в ледовой разведке для проводки судов Карской экспедиции, совершают ряд замечательных полетов, упорно и настойчиво завоевывая каждый градус северной широты.

В последующие годы исключительно тяжелые перелеты, выполненные летчиками Слепневым, Водопьяновым, Фарихом и др., окончательно укрепили первенство советской авиации в исследовании Арктики.

Великим торжеством нашей авиации и советских летчиков была Челюскинская эпопея. Это была подлинная победа человечества над суровой природой.

Воодушевленные этой победой, советские летчики начинают мечтать о завоевании полюса. В своей книге „Мечта пилота" Герой Советского

Союза т. Водопьянов со свойственной ему страстностью и прямотой выразил вслух эти мысли всего нашего летного состава. Это была отнюдь не бесплодная мечта. Первый шаг к ее осуществлению сделал сам т. Водопьянов в 1936 г. Совместно с летчиком Махоткиным он делает на двух самолетах вылазку к недосягаемым широтам с целью изучения физико-географических условий и подготовки кадров для будущего полета к полюсу.

Грандиозные перелеты Чкалова, Молокова и Леваневского еще больше укрепили реальность этой мечты. Виднейшие летчики и ученые выступили в советской прессе, горячо обсуждая возможность полета к полюсу и высадки на него десанта для производства научных работ по метеорологии, океанографии, изучению земного и атмосферного электричества, магнитологии и др. Сейчас эта мечта осуществилась. Десант на полюс высажен и приступил к работам.

Важность этих работ очевидна. Ведь „погода делается в Арктике".

Во время перелета звена Героя Советского Союза т. Водопьянова в 1936 г. на Землю Франца-Иосифа производилось тщательное изучение работы аэронавигационных приборов, ледового покрова северной части Карского и Баренцова морей, а также других географических явлений, имеющих прямое отношение к вопросам самолетовождения в больших широтах. Эти наблюдения привели к следующим выводам:

1. В северной части Карского и Баренцова морей имеется достаточное количество посадочных площадей на льду, годных для тяжелых самолетов.

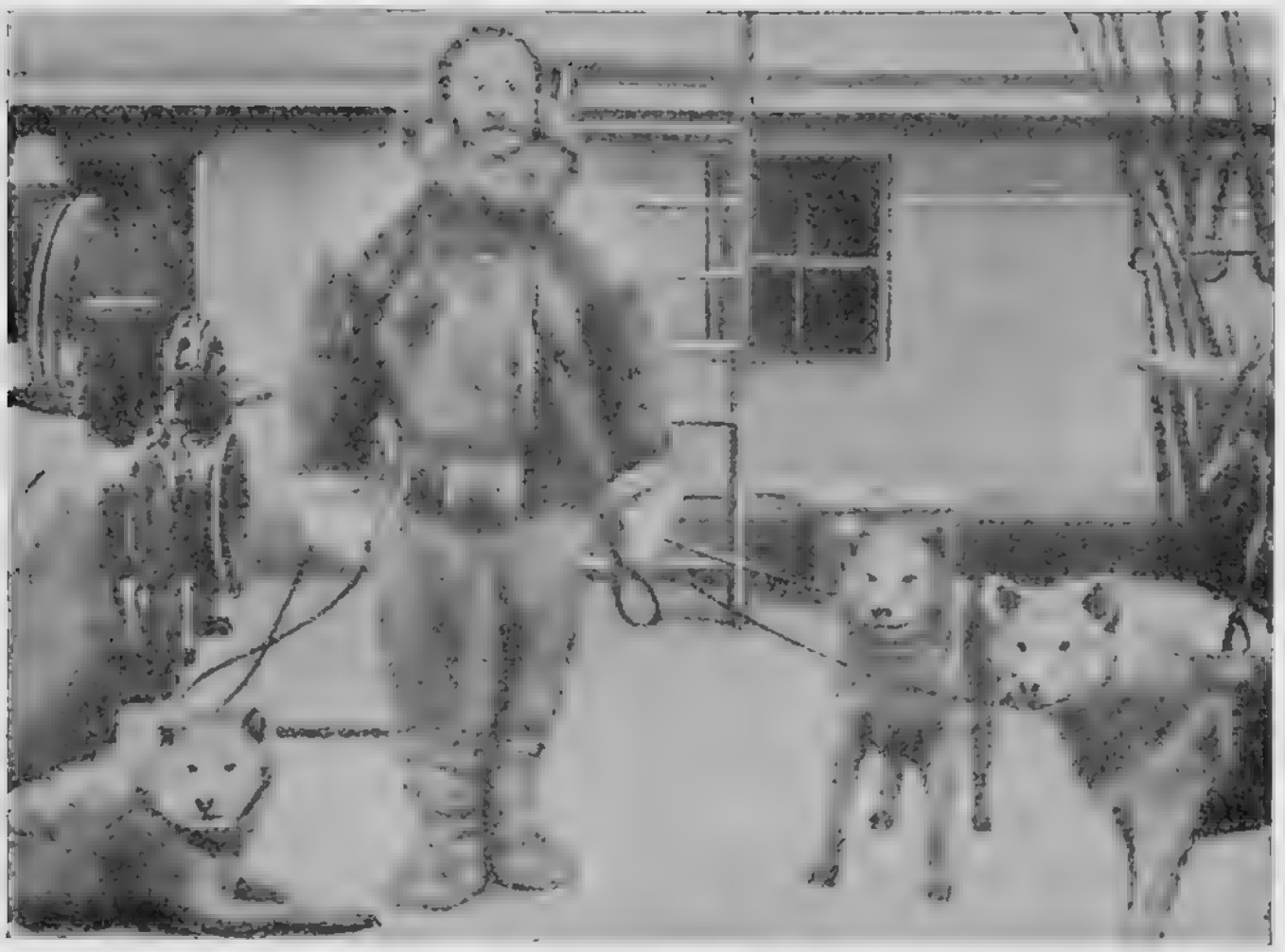
2. Опасения, что магнитные компасы откажутся работать на больших широтах, преувеличены. Правда, вследствие малой горизонтальной составляющей и большой вертикальной силы земного магнетизма у нас при полете на Землю Франца-Иосифа вышли из строя четыре самолетных компаса апериодического типа. Но два периодических компаса, обладающих большей магнитной массой и карданной установкой, уменьшающей затирание стрелки, работали достаточно четко и безотказно до конца перелетов. Остальные приборы работали в любых условиях прекрасно.

3. Многолетние наблюдения зимовавшего на Земле Франца-Иосифа магнитолога Никольского показали, что „бич навигации"—магнитные возмущения, сбивающие самолеты с курса, пугающие летчиков неожиданным отказом компасов, поддаются учету. Тов. Никольский вывел на основе своих наблюдений кривую периодичности этого явления в зависимости от времени суток. Таким образом, при полете с базы на полюс можно заранее выбрать такое время, когда должно быть меньше магнитных возмущений.

Это значительно облегчит навигационное самолетовождение.

4. При тщательной подготовке и снаряжении экспедиции высадка десанта на полюс вполне реальна. Если в стиснутом землями Карском и Баренцовом морях имеются ледяные поля, годные для посадки, то есть все основания считать, что они должны быть и к северу от Земли Франца-Иосифа, в районе, значительно удаленном от береговых линий, которые служат добавочными ледоломами. По данным Ф. Нансена, лед, образующийся в бассейнах Восточносибирского и Чукотского морей, через три-четыре года, благодаря общему дрейфу, попадает в район полюса, достигая огромной толщины. Сильно встрепенный от передвижения и сжатия, этот лед несомненно должен иметь в своей среде сохранившиеся крепкие и ровные поля с изломанными краями, спаянные с основной массой более молодым льдом.

Среди тяжелых полей пакового (многолетнего) льда также имеются пространства ровного, еще не взломанного сжатием льда недавно замерзших полыний и разводий. Хотя такие участки очень заманчивы, но



Роберт Ширн с эскимосскими собаками

прочность их весьма сомнительна. Недаром летчик А. Д. Алексеев окрестил их „ловушкой". Однако если перед посадкой испытать их специальными бомбами, сброшенными с самолета, то весьма вероятно, что такое поле сможет на короткое время послужить аэродромом, так как толщина льда в 40—50 *см* вполне достаточна для тяжелых самолетов.

По данным проф. Визе, наилучшие условия для аэронавигации в районе полюса имеются в марте—апреле. В феврале ясных дней больше, но зато стоит полярная ночь. Апрель—май имеют больше туманов, но достаточная высота солнца над горизонтом полностью обеспечивает астрономическую ориентировку и использование солнечного компаса—основного прибора при полете к полюсу и обратно.

В настоящее время техника пилотажа в Советской стране стоит на такой высоте, что самый полет к полюсу не отличается особыми трудностями. Иначе обстоит дело с навигационным самолетовождением—наукой молодой и еще не оформившейся. Это заставляет особенно тщательно и осторожно подходить к методам аэронавигации. Оборудовать самолеты поэтому надо было так, чтобы навигатор, в случае отказа одних приборов, мог пользоваться другими, обеспечивая полет не только прокладкой и исчислением (сложным и составным), но и астрономической и радионавигационной ориентировкой. Такие приборы наша страна имеет. Ими вооружены первые советские самолеты, отправившиеся на завоевание полюса.

Штурман самолета „СССР Н-169"
В. АККУРАТОВ

От похода поморов до рейса большевиков

Ряд иностранных экспедиций в XVI и XVII веках искал пути на Восток, в Китай, через наши полярные моря. Но все эти экспедиции терпели неудачу.

Русские поморы, преследовавшие более скромные задачи торгового плавания из Поморья в Западную Сибирь, совершали удачные походы через Карское море уже с начала XVI века.

Однако торговое мореплавание из Поморья в Западную Сибирь было в 1619 г. насильственно прекращено московским правительством, опасавшимся беспошлинного провоза товаров.

Промышленники посещали западные берега Новой Земли, известной им, видимо, с начала XVI века, иногда проникали и в Карское море, а с XVII века начали заниматься промыслом и на Шпицбергене.

В районы восточносибирских полярных морей русские проникли позднее—в первой половине XVII века. В 1633 г. казак Робров достиг устья реки Лены и открыл реку Яну. Затем последовали открытия Индигирки, Олепека и, наконец, Колымы. Завершением этих открытий явилось замечательное плавание Алексеева и Дежнева в 1648 г. Выйдя из Колымы, они обогнули морем Чукотский полуостров и вошли в Тихий океан, совершив, не подозревая этого, крупное географическое открытие.

Эти плавания в прибрежной зоне восточносибирских полярных морей, не преследовавшие научных целей, дали ценный материал для составления так называемых „чертежей Сибири".

Следующим этапом истории Северного морского пути явилось выдающееся географическое предприятие первой половины XVIII века. Оно заслужило наименование „Великой Северной экспедиции". Эта экспедиция началась в 1734 г. и охватила побережье Ледовитого океана от устья Печоры до Колымы. Работая на несовершенных судах и, видимо, в неблагоприятном ледовом периоде, участники экспедиции совершили крупный научный подвиг. Имена Челюскина, Прончищева, Харитона, Дмитрия Лаптевых и других полярных мореплавателей не могут быть забыты в истории завоевания Севера.

После Великой Северной экспедиции в исследовании Севера наступило затишье, если не считать плавания Чичагова, предпринятого по мысли М. В. Ломоносова во второй половине XVIII столетия, чтобы открыть путь из Европы в Америку через высокие широты Ледовитого океана. Встретив тяжелые льды, Чичагов должен был прекратить свою попытку. Почти одновременно были описаны Медвежьи острова к северу от устья Колымы и совершена первая научная экспедиция в пролив Маточкин Шар.

Новое оживление в полярных исследованиях началось только в 20-х годах XIX века. Для описания Новой Земли была послана экспедиция под начальством Ф. Литке. Она совершила полезные гидрографические работы, улучшив карты западного побережья. Описать восточные берега Новой Земли удалось лишь Пахтусову в 30-х годах XIX столетия.

Одновременно с работами Литке на Новой Земле были снаряжены и две экспедиции в восточносибирские полярные моря. Первая из них, во главе с Анжу, исследовала Новосибирские острова, открытые промышленниками за период от начала XVIII до начала XIX столетия. Таким промышленником был и Санников, который в 1810 г. обнаружил к северу от Новосибирских островов неведомые земли.

Другая экспедиция, во главе с Врангелем, описала северные берега Чукотки.

После плаваний Литке и Пахтусова на западе, Врангеля и Анжу—на

Корабль экспедиции Ф. Нансена „Фрам“ у берегов Таймырского полуострова

востоке в полярных исследованиях наступил новый застой. Лишь отдельные лица, например сибирские промышленники Сидоров и Сибиряков, пытались возобновить плавание через Карское море.

При энергичной поддержке Сибирякова Норденшельд в 1878—1879 гг. совершил свое знаменитое плавание северо-восточным проходом на „Веге“, впервые обогнув на корабле Таймырский полуостров.

Почти одновременно с экспедицией „Веги“ через Берингов пролив отправилась к полюсу американская экспедиция Де Лонга на „Жанетте“. В районе к северо-востоку от острова Врангеля „Жанетта“ была затерта льдами и пронесена дрейфом к Новосибирским островам. Здесь судно было раздавлено льдами. Де Лонг и его спутники отправились по дрейфующему льду, а затем на шлюпках к дельте Лены. Многие участники экспедиции, в том числе и сам Де Лонг, погибли от голодной смерти.

В 1873 г. австро-венгерская экспедиция на корабле „Тегеттгоф“ открыла Землю Франца-Иосифа. По инициативе одного из участников экспедиции Вейпрехта в 1882—1883 гг. состоялся первый международный полярный год и были произведены одновременные наблюдения на 15 полярных станциях. Россия участвовала в этом предприятии, организовав станции в дельте Лены и на Новой Земле.

В 1893 г. Ф. Нансен организовал экспедицию на корабле „Фрам“ в дрейфующих льдах Полярного бассейна. Пройдя вдоль берегов Азии и обогнув мыс Челюскин, „Фрам“ вмерз во льды к западу от острова Котельный и был пронесен с ними в район к северо-западу от Шпицбергена, где освободился ото льда.

Научные результаты экспедиции „Фрама“ значительны. Она обнару-

жила большие глубины в Полярном бассейне, установила наличие теплого слоя атлантических вод на глубине.

В 1899 г. в полярных водах впервые появился мощный ледокол. Это был „Ермак", сооруженный по идее С. О. Макарова и предназначавшийся для проводки судов в Карском море и для научных работ в высоких широтах Ледовитого океана. Макаров даже выдвигал лозунг: „К Северному полюсу—напролом!" Но кроме испытательного плавания к северу от Шпицбергена, в тяжелых льдах к западу от Новой Земли, и достижения в 1901 г. Земли Франца-Иосифа „Ермаку" в досоветский период ничего совершить не удалось.

Большим географическим предприятием в дореволюционные годы явилась экспедиция на „Таймыре" и „Вайгаче" (1911—1915 гг.), открывшая несколько островов в восточносибирских полярных морях и Северную Землю. В 1914—1915 гг. „Таймыр" и „Вайгач" совершили первый переход из Владивостока в Архангельск. Вынужденная зимовка на пути, у берегов Таймыра, была использована для различных научных наблюдений.

В 1912 г. отправилась к полюсу экспедиция Г. Я. Седова. Неблагоприятные условия льдов вынудили судно экспедиции „Фока" зазимовать у берегов Новой Земли. Во время зимовки был сделан ряд научных наблюдений и совершен переход через Новую Землю. Достигнув в 1913 г. Земли Франца-Иосифа, Седов предпринял смелый поход на санях на Северный полюс, но по дороге скончался. Его спутники вернулись.

Одновременно с экспедициями Седова и Брусилова в 1912 г. отправился на Север геолог Русанов, известный своими предыдущими работами на Новой Земле.

Долгое отсутствие сведений об экспедициях Седова, Брусилова и Русанова заставило правительство предпринять в 1914 г. две поисковые экспедиции, в одной из которых впервые принял участие самолет с летчиком Нагурским, совершившим несколько полетов в районе Новой Земли.

С 1911 г. начались первые коммерческие рейсы из Владивостока в Колыму. В Карском море с 1913 г. началась постройка радио- и гидрометеорологических станций. Этого настоятельно требовали морские торговые рейсы к устьям Оби и Енисея. С 1876 по 1919 г. было совершено 122 рейса: 86 прошли успешно, 36 потерпели неудачу.

С установлением советской власти в Арктике развернулись большие исследовательские работы, в том числе гидрографические. Расширялась сеть радиостанций по побережью Карского моря. Появились первые маячные огни. Рейсы через Карское море стали проводиться ежегодно, вне зависимости от состояния льдов.

В 1923 г. была создана полярная геофизическая обсерватория на Новой Земле, а годом позже над льдами Карского моря появился первый самолет—летчика Чухновского. Одновременно начались крупные гидрологические работы в Баренцовом море, продолжающиеся из года в год.

С 1923 г., по предложению В. Ю. Визе, начали даваться долгосрочные ледовые прогнозы, сначала для Баренцова, а потом и для других северных морей.

Крупным событием в истории Арктики явились экспедиции по спасению участников полета на дирижабле „Италия", потерпевшем аварию в районе Шпицбергена.

Выдающийся успех этих экспедиций, в частности на ледоколе „Красин", явился мощным стимулом к дальнейшему расширению исследований на Крайнем севере. В 1929 г. была создана научно-исследовательская станция в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа. В следующем году под начальством О. Ю. Шмидта была осуществлена первая экспедиция по исследованию труднодоступной северо-восточной части Карского моря. На-

ряду с научной работой эта экспедиция открыла несколько островов и впервые нанесла на карту западные берега Северной Земли. На островах С. Каменева была создана первая научно-исследовательская станция, работники которой—Г. А. Ушаков и П. П. Урванцев—с 1930 по 1932 г. провели большую работу по исследованию Северной Земли.

Расширились карские морские транспортные операции. К участию в них с 1929 г. был привлечен мощный ледокол, а воздушная разведка стала применяться регулярно.

Начали развиваться и исследовательские работы в восточной части советского сектора Арктики. Были исследованы реки Оленек, Яна, Индигирка и Колыма. В 1924 г. была предпринята экспедиция на остров Врангеля, водрузившая там советский флаг.

Почти одновременно с созданием полярной станции на острове Врангеля была устроена полярная станция и на острове Б. Ляховского, на берегу пролива Д. Лаптева, через который пролегает трасса Северного морского пути.

В 1927 г. был совершен первый коммерческий рейс из Владивостока к устью реки Лены.

1932 год, который должен быть записан в полярные летописи как второй международный полярный год, в проведении которого Советский Союз играл ведущую роль, ознаменовался крупными морскими экспедициями.

Экспедиция на „Сибирякове“ явилась событием мирового значения. Корабль под руководством О. Ю. Шмидта прошел северо-восточным проходом в одну навигацию, обогнув Северную Землю, что раньше казалось вообще невыполнимым.

Успех похода „Сибирякова“ окончательно укрепил значение Северного морского пути как важной транспортной артерии, соединяющей Атлантический и Тихий океаны. Главное управление Севморпути развернуло огромные работы в наших полярных морях. Уже в 1933 г. суда первой Ленской экспедиции доставили морем с запада коммерческие грузы в Колыму.

Пароход „Челюскин“ повторил путь „Сибирякова“. Во время вынужденного дрейфа „Челюскина“ в Чукотском море были сделаны ценнейшие научные наблюдения. „Челюскин“ погиб, но его гибель не прошла бесследно.

Неудача похода „Челюскина“ нисколько не отразилась на дальнейшей борьбе за окончательное освоение Северного морского пути. В 1934 г. ледокол „Литке“ совершил свое сквозное плавание в одну навигацию с востока на запад.

В 1935 и 1936 гг., несмотря на тяжелые ледовые условия, по Северному морскому пути прошли уже коммерческие корабли, положив начало нормальной его эксплоатации.

По Ледовитому океану теперь плавают не только морские суда. Ряд речных пароходов и барж проведен в 1933, 1934 и 1935 гг. из Лены в Колыму. Ряд новых станций открыт в труднодоступных районах Арктики.

Первая высокоширотная экспедиция на „Садко“ в 1935 г., после работ в Гренландском море, обогнула с севера Шпицберген и достигла рекордной широты 82° 41′, куда еще не проникал свободно плавающий корабль.

Исключительную по своим результатам работу проделали наши смелые летчики. Их работа открывает новую замечательную страницу в истории полярных исследований. Беспримерный подвиг советских летчиков и полярников, достигших Северного полюса и высадивших там дрейфующую научную станцию, является блестящим итогом нашей работы по освоению Арктики.

П. ЕВГЕНОВ

Зарубежные отклики на победу советских полярников

Франция

Блестящий успех советской науки

Париж, 22 мая. Вечерняя печать сообщает о блестящей победе советских полярников. „Тан“ и „Пари Суар“ сопровождают телеграмму о перелете дополнительными сообщениями о подготовке замечательной воздушной экспедиции.

В беседе с корреспондентом ТАСС известный французский ученый профессор Поль Ланжевен заявил, что во Франции с восхищением и симпатией следят за достижениями советской науки в области полярных исследований, как и во всех других областях.

„Ученый мир Франции,—закончил профессор Ланжевен,—вспоминает при этом доклад советского академика Шмидта о советских изысканиях в Арктике, сделанный во время его пребывания в Париже“.

Полюс завоеван

Париж, 23 мая. Ряд крупнейших французских газет—„Эвр“, „Пти Паризьен“, „Пти Журналь“, „Эр Пувель“, „Эксцельсиор“, „Матен“, „Журналь“, „Популер“, „Юманите“ и др.—помещает подробные телеграммы о героическом перелете советских полярников на Северный полюс.

Газеты печатают портреты тт. Шмидта, Водопьянова и снимок самолета и отмечают заявление т. Шмидта, что советская полярная экспедиция не гонится за рекордами, а ставит себе серьезные и методические задачи освоения Арктики. „Пти Журналь“ пишет:

„Советская авиация служит великой научной миссии“.

Андре Пьер в „Эвр“ подчеркивает, что экспедиция советских ученых не представляет собой изолированную попытку.

„Впервые в истории арктических исследований,—пишет Пьер,—мы являемся свидетелями покорения полюса. Оно явилось результатом 15-летней работы плеяды отважных ученых и летчиков“.

В специальной статье, посвященной победе советских полярников, „Популер“ заявляет:

„Нужно безоговорочно приветствовать смелые экспедиции советских ученых и летчиков, работающих на пользу человечества“.

Приветствие от ЦК компартии Франции

Париж, 25 мая. „Юманите“ публикует сегодня приветствие Центрального комитета коммунистической партии Франции советским летчикам, завоевавшим Северный полюс.

„В час, когда фашистские самолеты Гитлера и Муссолини, являющиеся символом войны и варварства, сеют смерть и ужас в Гернике и Гальдакано,—говорится в приветствии,—советские самолеты, являющиеся символом мира и прогресса человечества, только что доказали высокий уровень науки и техники страны социализма, снизившись у Северного полюса.

Привет авиации Советского Союза, несущей на победоносных крыльях триумф человеческого гения!

Привет отважным ученым и их руководителю академику Шмидту, с честью выполнившим научную задачу на пользу всему человечеству!

Привет великой партии большевиков, которая выковала людей, героизм которых вызывает восхищение цивилизованного мира!

Привет товарищу Сталину, под руководством которого победоносный социализм на одной шестой части земного шара распространяет свои грандиозные успехи вплоть до полярных льдов!“

Испания

Привет от бойцов центрального фронта

Мадрид, 23 мая. Бойцы центрального фронта отправили следующее приветствие советским полярникам:

„От имени бойцов с энтузиазмом приветствуем ваш великолепный подвиг. Это еще одно достижение героев социалистического строительства, достижение великого народа, который мы, испанцы, так любим.

Наши солдаты оживленно обсуждают этот чрезвычайный полет. С каждым днем все с большей решимостью они дают отпор фашистским оккупантам, чтобы освободить свою родину, сделать ее счастливой и процветающей. *Командир Модесто Гийото, комиссар Делаж*“.

Приветствия испанских ученых

Валенсия, 23 мая. Газеты Валенсии и Мадрида вчера и сегодня помещают на видном месте подробную информацию из Москвы о состоявшемся полете советской воздушной экспедиции на Северный полюс. Группа выдающихся испанских ученых передала для советской печати следующее заявление:

„Мы восхищены успехом экспедиции профессора Шмидта и других советских людей науки на Северный полюс, успехом, который стал возможным благодаря мастерству и героизму летчика Водопьянова и энтузиазму советского народа, борющегося за дальнейшие завоевания культуры. Шлем наш самый горячий привет и лучшие наши пожелания дальнейших научных побед экспедиции“.

Заявление подписали ректор университета Валенсии доктор Пуче, ди-

ректор обсерватории, декан факультета естественных наук Мадридского университета Педро Караско, директор национального физико-химического института Молес, декан факультета естественных наук Валенсийского университета профессор Феррандо, декан медицинского факультета Мадридского университета профессор Маркес и др.

ПОЗДРАВЛЕНИЯ ОТ ИСПАНСКИХ ЛЕТЧИКОВ

Валенсия, 25 мая. Передаю заявление начальника испанской авиации по поводу полета советской экспедиции на Северный полюс:

„Я выражаю свое восхищение участникам исторического полета—храбрым героям-летчикам и выдающимся ученым Советского Союза. Во всем мире сейчас с радостью убеждаются в том, как блестяще Советский Союз использует науку и авиацию на благо всего человечества.

От имени республиканской Испании и от имени нашей авиации от всего сердца поздравляю великий советский народ с очередной величайшей победой. Я хочу сказать, что во всех ваших больших начинаниях наши мысли и чувства всегда с вами.

К сожалению, нам приходится использовать нашу авиацию для военных целей, а не для мирных научных исследований.

Но я думаю, что, громя фашистские банды, мешая им разрушать мирные города и деревни Испании, мы также приносим немалую пользу всему человечеству. *Начальник авиации Испанской республики подполковник Игнасио Идальго Сиснерос*“.

КРАСНОЕ ЗНАМЯ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

Валенсия, 25 мая. Газета социалистической партии „Аделанте“ поместила большую статью, посвященную изумительной победе отважных советских полярников.

„Красное знамя Советского Союза развевается сегодня на крайней северной точке земного шара,—пишет газета.—Это блестящая победа великой социалистической страны!“

„Аделанте“ отмечает, что полярная экспедиция была организована без всяких театральных приемов. „Великий народ первой социалистической страны в мире,—заявляет газета,—собрал предыдущий опыт научных экспедиций и учел все технические достижения, чтобы подготовить завоевание полюса планомерно, уверенно и безошибочно“.

„Открывать новые пути цивилизации, прогресса—назначение великого советского народа“,—заканчивает „Аделанте“.

ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ НАУКИ

Валенсия, 26 мая. Профессор Государственного института естественных наук Рихо в связи с посадкой советских полярников на Северном полюсе заявил:

„В Испании следят за советской полярной экспедицией не только с интересом, но и с подлинным волнением. Эта победа—новое доказательство того внимания, которое уделяется научным вопросам в СССР, внимания, известного всем, кто следит за организацией и развитием научной работы в Советском Союзе.

Для изучающих море и его фауну наблюдение за работой советских естествоиспытателей представляет особый интерес. Морские течения, в особенности зарождение и прохождение полярных течений, возникновение плавучих льдов—все эти вопросы еще не изучены. Океанография и ихтиология, несомненно, также будут обогащены экспедицией. Пожелаем, чтобы ее научные достижения оправдали все наши надежды".

Валенсия, 26 мая. Орган компартии „Френте Рохо" в редакционной статье, посвященной полярной экспедиции, указывает, что Советский Союз является мощным оплотом прогресса всего человечества. Только СССР обладает столь совершенным человеческим и техническим материалом и всеми необходимыми средствами, чтобы ставить перед собой и разрешать труднейшие, никому, кроме Страны советов, неподсильные научные задачи.

Англия

Величайшая экспедиция в истории полярных исследований

Лондон, 22 мая. Героический полет советской научной экспедиции на Северный полюс произвел в Лондоне огромное впечатление. Вся печать отмечает сегодня большое научное значение замечательной победы советских полярников.

„Новая экспедиция,—пишет „Ньюс кроникл",—является величайшей в своем роде в истории полярных исследований и имеет целью создать научную станцию на „вершине мира".

„Ивнинг ньюс" отмечает:

„Мечта о трансарктической воздушной линии Москва—Сан-Франциско близка к осуществлению благодаря полету советских летчиков к полюсу".

Газеты в этой связи указывают, что если результаты наблюдений и изысканий советской экспедиции будут удовлетворительны, то не исключена возможность открытия воздушной линии Москва—Сан-Франциско, воздушного пути между Европой и Америкой.

Особенно подробно печать останавливается на предстоящей зимовке тт. Папанина, Кренкеля, Ширшова, Федорова в районе полюса. Газеты подчеркивают, что зимовщики снабжены всем необходимым для жизни и для научных работ.

Газеты придают большое значение метеорологическим наблюдениям советской станции в районе Северного полюса. По мнению газет, эти наблюдения будут иметь огромное значение для предсказания погоды.

Норман Гамильтон подробно описывает в „Ивнинг стандарт" работу советских арктических станций, заявляя, что она „имеет огромное значение для СССР и для всего мира".

Замечательная экспедиция

Лондон, 23 мая. Лондонская печать продолжает публиковать подробности замечательного полета советской экспедиции на Северный полюс. Многие статьи о полете полны искреннего восхищения первой посадкой самолетов на „верхушке мира".

„Этот полет,—пишет газета „Пипль“,—который несколько лет назад казался только прекрасным сном, плодом воображения романиста, еще на шаг приближает к осуществлению плана создания полярного воздушного пути в Америку“.

„Рейнольдс ньюс“ пишет, что „впервые в истории самолет совершил посадку у самого полюса и его экипаж буквально высадился на „верхушке мира“.

Автор статьи о советских полярниках в „Рейнольдс ньюс“ Смолка прошлой осенью побывал в Советской Арктике и несколько раз летал с Героем Советского Союза т. Водопьяновым и т. Шевелевым.

„Основной целью удивительного подвига,—пишет Смолка в своей статье,—является создание воздушной станции на полпути между Москвой и Сан-Франциско. Эта воздушная линия соединит Европу, Азию и Америку. Путь через Северный полюс является кратчайшим путем между обоими континентами“.

ОГРОМНЫЙ ВКЛАД В НАУКУ

Лондон, 25 мая. В „Дейли геральд“ сегодня опубликовано заявление известного американского полярного исследователя доктора Вильмура Стефансона по поводу советской полярной экспедиции.

„Советские ученые,—заявил доктор Стефансон,—принесли всему миру огромный дар, совершив то, к чему каждый из нас страстно стремился в течение последних 20 лет. Их подвиг побудит правительства Соединенных штатов Америки, Канады и Англии оказать свою помощь в организации трансарктической воздушной службы“.

ПОРАЗИТЕЛЬНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ

Лондон, 26 мая. Лорд Сэмпиль, председатель Британской ассоциации планеризма, заявил в беседе с корреспондентом ТАСС: „Достижение Северного полюса является со всех точек зрения прекрасным событием, особенно долгожданным со стороны метеорологической науки. Субарктическая и трансарктическая воздушная навигация может теперь быть практически осуществлена в самом ближайшем будущем“.

Лорд Сэмпиль придает большое значение достижениям советской экспедиции для установления северного атлантического воздушного пути через Исландию и Гренландию. Он также обращает внимание на большое экономическое значение северных районов, осваиваемых Советским Союзом. „Исключительное внимание к этим районам в Советском Союзе,—говорит он,—целиком оправдалось. Эти замерзшие пустыни, считавшиеся ранее недоступными, безусловно имеют значительную практическую ценность“.

Известный публицист и авиационный деятель Бриттэйн заявил, что организация арктической зимовки на Северном полюсе является, несомненно, „новым поразительным достижением в освоении Советской Арктики“. В заключение Бриттэйн заметил, что на него произвели глубокое впечатление обаятельные личные качества О. Ю. Шмидта, с которым он встречался в Лондоне.

Газета „Нортерн диспэтч“, имеющая большое распространение в Северной Англии, заявляет в передовой статье: „Каково бы ни было наше мнение о советской системе, мы должны преклониться перед достижениями СССР в Арктике. Краткое сообщение об удачном полете на Северный

полюс является захватывающим документом, который найдет место среди классической литературы о воздушном прогрессе и полярных исследованиях. Советский Союз показал, что он заслуживает уважения, как носитель прогрессивного знания".

Московские корреспонденты английских газет описывают установку радиооборудования на полярной зимовке, работу советского кинооператора т. Трояновского, начало научно-исследовательской работы полярных зимовщиков и т. д.

ДЕЛО ВСЕМИРНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Лондон, 27 мая. Английский авиационный журнал „Флайт", комментируя полет советских летчиков на Северный полюс, пишет, что работы советской экспедиции на Северном полюсе „окажут величайшую услугу всему миру".

„Упорство, с которым Советский Союз проводил напряженную работу по подготовке базы на полюсе,—продолжает журнал,—достойно величайшего восхищения. Советский Союз теперь вправе считать, что он отомстил стихии Севера за гибель „Челюскина".

Сегодня английские газеты поместили портреты тт. О. Ю. Шмидта, И. Д. Папанина, Героя Советского Союза М. В. Водопьянова, а также снимок самолета „СССР Н-170".

Газеты напечатали также новейшие сведения относительно летчика Мазурука, телеграмму т. Шмидта с дрейфующей льдины, сообщение летчика т. Алексеева и сообщение об успешной посадке Героя Советского Союза т. В. С. Молокова.

Газета „Йоркшир пост" в передовой статье заявляет, что „Советский Союз заслуживает всяческой похвалы за прекрасно задуманный и смело осуществляемый проект".

Соединенные штаты Америки

Великолепный подвиг

Нью-Йорк, 22 мая. Вся печать США публикует на видном месте сообщение о замечательной победе советских полярников, высадившихся на Северном полюсе.

Газеты „Нью-Йорк таймс" и „Геральд трибюн" поместили в своих первых изданиях сообщение агентства Ассошиэйтед Пресс, начинающееся словами:

„Отважными советскими летчиками совершена первая посадка на Северном полюсе. Этим исключительным успехом увенчалась тщательная подготовка, проводившаяся на протяжении нескольких лет советскими учеными и летчиками в целях установления базы на Северном полюсе и выполнения программы полярных исследований при помощи авиации. Воздушная база на Северном полюсе проектируется в качестве необходимой предпосылки предполагаемого воздушного пути между Москвой и Сан-Франциско через Северный полюс".

Газеты поместили также портрет начальника экспедиции т. О. Ю. Шмидта и карту Арктики с указанием воздушного пути, по которому летели советские летчики.

Печать проявляет величайший интерес к полету, в особенности к возможности установления воздушного сообщения между СССР и США через Северный полюс.

Вашингтон, 22 мая. Комментируя успешный перелет советского самолета на Северный полюс, государственный секретарь (министр иностранных дел США) Хэлл заявил: „Это—изумительное достижение".

Сэмюэль Боггс, географ государственного департамента, в беседе с корреспондентом ТАСС указал, что советская экспедиция на Северный полюс является логическим завершением хорошо планируемой и хорошо выполняемой деятельности СССР в Арктике в последние годы. „СССР,—заявил Боггс,—проводит в Арктике великолепную работу".

Нью-Йорк, 22 мая. Ученый Рой Эндрюс, глава музея естественных наук в Нью-Йорке, в беседе с вашим корреспондентом заявил:

„Высадка на Северном полюсе является удивительным достижением. От имени музея и от моего лично поздравляю профессора Шмидта и его сотрудников с их замечательным полетом. Научный мир с огромным интересом будет следить за мужественной попыткой остаться на несколько месяцев на Северном полюсе. Нет никакого сомнения, что результаты такой зимовки обогатят океанографию и метеорологию.

Только люди великого мужества и глубокой преданности науке могут решиться предпринять то, что предпринято экспедицией профессора Шмидта. Научная Америка преисполнена преклонения перед их работой".

Антон Фиала, арктический исследователь, бывший директор Американского географического общества, в беседе с вашим корреспондентом заявил:

„Счастлив слышать о новом замечательном предприятии в области исследования Арктики. Шлю горячий привет всей экспедиции и ее главе профессору Шмидту. Уверен, что пребывание экспедиции на Северном полюсе явится решающим шагом в деле покорения Арктики".

Нью-Йорк, 22 мая. Знаменитый исследователь Арктики и Антарктики адмирал Ричард Бэрд, единственный американец, который летал над Северным полюсом, передал корреспонденту ТАСС следующее заявление:

„Мои самые горячие поздравления и сердечный привет всем, кто участвовал в организации и осуществлении этой экспедиции и внутри СССР, и на Полярном море по случаю изумительного достижения—посадки на Северном полюсе. Совершенно ясно даже для тех, кто находится на таком большом расстоянии, что очень разумный план был претворен в очень разумные действия с большим вниманием к деталям.

Это достижение—один из самых великолепных подвигов во всей истории полярных исследований. Оно будет иметь большое значение в научном и в других отношениях".

Известный исследователь Арктики Стефансон, председатель „Клуба исследователей", в беседе с корреспондентом ТАСС заявил, что советская арктическая экспедиция имеет величайшее значение для авиации и науки.

„Все исследователи во всем мире,—указал Стефансон,—будут восхищены духом советских летчиков и тем, как они осуществили свой перелет. Я считаю, что создание станции у Северного полюса имеет большое значение для метеорологии и, следовательно, для авиации". Стефансон добавил, что „Клуб исследователей" гордится успешной экспедицией советских полярников, так как академик О. Ю. Шмидт является почетным членом этого клуба.

Известный авиатор Клайд Пэнгборн в беседе с корреспондентом ТАСС указал, что советский перелет на Северный полюс представляет собой великое достижение. Советские летчики и исследователи, заявил он, „заслуживают самых горячих поздравлений за их отважную, энергичную, прокладывающую новые пути работу в области авиации и научных исследований". Как отметил Пэнгборн, советская экспедиция на Северный полюс в значительной степени содействует установлению трансарктического воздушного сообщения между СССР и США.

ПОЗДРАВЛЕНИЯ ОТ АВИАЦИОННОГО КОРПУСА АРМИИ США

Вашингтон, 23 мая. Генерал Оскар Вестовер, начальник авиационного корпуса армии США, послал следующее приветствие Герою Советского Союза т. Водопьянову и членам экспедиции на Северный полюс:

„Прошу принять мои личные поздравления, а также поздравления от имени всего авиационного корпуса армии США с успешным завершением перелета „АНТ-6" с острова Рудольфа на Северный полюс.

Этот перелет, без сомнения, свидетельствует не только о высоких качествах Водопьянова и его группы, но представляет собой также славное достижение советских авиационных механиков и конструкторов. Этот перелет послужит сокращению воздушных путей мира".

АМЕРИКАНСКИЕ ИССЛЕДОВАТЕЛИ ЗАВОЕВАТЕЛЯМ ПОЛЮСА

Вашингтон, 23 мая. Полпредство СССР в Вашингтоне получило следующую телеграмму от нью-йоркского „Клуба исследователей", почетными членами которого состоят Линдберг, адмирал Бэрд, Стифансон и другие крупнейшие американские путешественники и исследователи.

„Члены „Клуба исследователей" просят передать вашему правительству и управлению Главсевморпути выражения нашего восхищения смелой и практической программой исследования и развития Арктики. Установление станции для продолжительных наблюдений на дрейфующем льду у Северного полюса является новейшим и наиболее поразительным примером. Мы считаем, что эти полярные исследования настолько же практичны, насколько смелы, и верим, что значительный риск оправдает себя в войне науки против консерватизма и невежества.

Мы чувствуем, что всему миру будет принесена значительная польза вашим начинанием, которое расширит географические и метеорологические науки, а также искусство воздухоплавания и трансокеанские сообщения. „Клуб исследователей" гордится тем, что начальником исследовательской работы на Северном полюсе, а равно главным руководителем работы Главсевморпути является член нашего клуба Отто Шмидт. Мы надеемся, что наши приветствия будут переданы по радио ему и его храбрым и способным товарищам на Северный полюс и на остров Рудольфа.

Стифансон".

ШИРОКИЙ ПУТЬ ДЛЯ ПРОГРЕССА ЧЕЛОВЕЧЕСТВА

Нью-Йорк, 25 мая. „Нью-Йорк таймс" помещает передовую под заголовком „Наука побеждает льды".

„Великолепное достижение академика Отто Шмидта, прилетевшего к Северному полюсу и создавшего там станцию, регулярно посылающую метеорологические сводки в Москву, не случайно,—пишет газета.—Это новый

шаг в систематическом завоевании льдов Советским Союзом. Первый шаг был сделан в 1919 г., когда была создана комиссия по изучению Севера".

Газета вспоминает о Карской экспедиции и рейсе ледокола „Сибиряков" в 1932 г.

„Управление Главного северного морского пути,—продолжает „Нью-Йорк таймс",—возглавляемое академиками Шмидтом и Самойловичем, было создано для научного исследования Арктики, эксплоатации ее богатых природных ресурсов, изучения льдообразования и земного магнетизма. По всеобщему признанию, Советский Союз занял первое место в области полярной науки".

Известный полярный исследователь Ричард Бартлет заявил:

„Вернувшись в Нью-Йорк, я с радостью узнал о полете академика Шмидта на Северный полюс. Я ожидаю больших вкладов в науку в результате этого достижения. Я имею в виду магнетические наблюдения, глубоководные исследования, исследование температуры воды, содержания соли, изучение течений и движения льдов.

Это великое достижение открывает широкий путь для прогресса человечества. Не сомневаюсь, что если бы был жив Пири, он был бы в восторге от успеха академика Шмидта и его помощников".

Швеция

Великий подвиг

Стокгольм, 22 мая. Все утренние стокгольмские газеты публикуют на видном месте сообщение о блестящей победе советских полярников. Под заголовком „Великий подвиг советской экспедиции" газета „Свенска дагбладет" пишет: „Советским полярникам принадлежит честь организации первой экспедиции, приземлившейся на самолетах непосредственно у Северного полюса".

Газеты „Социалдемократен" и „Дагенс нюхетер" поместили краткую биографию академика О. Ю. Шмидта. „Дагенс нюхетер" подчеркивает заслуги т. Шмидта в изучении Арктики. Газета отмечает: „Шмидт—один из руководителей Всесоюзного арктического института. Этот институт благодаря оказываемой ему огромной поддержке со стороны советского правительства смог организовать ряд арктических экспедиций, имеющих огромное значение". „Социалдемократен" пишет: „Шмидт—выдающаяся личность среди современных исследователей Арктики".

Событие мирового значения

Стокгольм, 25 мая. Директор Шведского государственного метеорологического бюро Сандстрэм заявил корреспонденту ТАСС:

„Я поздравляю Советский Союз, его ученых и летчиков с большими успехами в области исследования Арктики. Метеорологическая станция на Северном полюсе—это великолепное дело. С научной точки зрения станция представляет большой интерес. Я верю, что Советский Союз способен совершать большие и трудные дела. СССР стоит на первом месте в мире по арктическим полетам и исследованию полюса".

Норвежская газета „Норгес хандельстиденде" публикует заявления директора Норвежского географического общества Клингенберга и метео-

ролога Норвежского метеорологического института Рефсдала по поводу блестящей победы советских полярников.

Клингенберг заявил:

„Я восхищаюсь отвагой участников экспедиции".

„Это первоклассный подвиг в области науки, имеющий мировое значение",—заявил Рефсдал.

ВО ГЛАВЕ ЭКСПЕДИЦИИ—ОПЫТНЫЕ И СВЕДУЩИЕ ЛЮДИ

Стокгольм, 28 мая. Полет советских самолетов на Северный полюс вызвал большой интерес в Скандинавии.

Шведский исследователь Арктики профессор Де Гер пишет на страницах газеты „Свенска моргенбладет" о больших перспективах, которые имеет советская полярная станция для удачного проведения планов своей работы.

Де Гер отмечает, что „во главе экспедиции стоят опытные и сведущие люди". Советский Союз, пишет Де Гер, располагает для проведения такой экспедиции неограниченными средствами, которых не имеет никакая другая страна.

Чехословакия

ПРИВЕТ ЗАВОЕВАТЕЛЯМ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

Прага, 29 мая. Вчера муниципалитет города Праги, по предложению коммунистической фракции, решил от имени пражского населения приветствовать героическую советскую полярную экспедицию, завоевавшую Северный полюс.

Турция

ВЕЛИКОЕ ЗАВОЕВАНИЕ КУЛЬТУРЫ

Анкара, 27 мая. Турецкая печать продолжает широко освещать работу советской экспедиции на Северном полюсе. Сегодня в газете „Улус" почти целая страница посвящена биографии т. О. Ю. Шмидта. Газета „Джумхурпет" пишет:

„В настоящее время на долю советских ученых выпадает честь нести светоч культуры в ледяные просторы. Вот уже три-четыре дня, как они обосновались у Северного полюса и выведывают тайны, которые природа прячет там в своем лоне. Отныне Северный полюс перестанет быть чем-то неизвестным".

Китай

Историческое событие

Бейпин, 27 мая. Печать Северного Китая уделяет много места сообщениям о советской экспедиции на Северный полюс.

В передовой статье газета „Дунфангуйбао" указывает, что целью экспедиции является включение полярной области в арену человеческой деятельности. „Это,—пишет газета,—имеет всемирно-историческое значение. От всего сердца желаем экспедиции успеха".

Румыния

Величайшее достижение человечества

Бухарест, 25 мая. Полет советской экспедиции на Северный полюс вызвал огромный интерес у румынской общественности.

Румынская печать, продолжая публиковать сообщения о победе советских полярников, помещает также научные статьи о Северном полюсе и исторические справки о предыдущих советских экспедициях. „Тайна Северного полюса раскрыта", „Завоевание Северного полюса советскими полярниками—величайшая победа человека над природой",—пишут газеты в своих заголовках. Печать подчеркивает колоссальное значение советской полярной экспедиции для науки.

„Экспедиция Шмидта,—пишет газета „Адеверул",—одно из величайших достижений человечества. Мы чувствуем, что переживаем одну из самых светлых минут человечества".

Япония

Советская экспедиция завоевала полюс

Токио, 22 мая. Посадка на Северном полюсе самолета „СССР Н-170" вызвала необычайно большой интерес со стороны всей японской печати.

Сегодня в вечерних изданиях газет приводятся подробные сообщения об экспедиции т. Шмидта. В заголовках подчеркивается, что „завоевание Северного полюса является историческим триумфом советской науки".

Сообщая о посадке самолета Водопьянова на Северном полюсе, агентство „Домей Цусин" пишет: „В историю исследования Арктики записано новое блестящее достижение". „Асахи" пишет: „Советский самолет завоевал Северный полюс, совершив отважную посадку на льдах".

Подчеркивая, что „советская экспедиция завоевала Северный полюс", большинство газет отмечает в заголовках большую роль авиации в успехе экспедиции. „Мияко" в заголовке отмечает, что „воздушный отряд советской экспедиции блестяще завоевал Северный полюс". „Цюгай сногио" заявляет, что „советские летчики победили в результате продолжительных научных наблюдений". „Номиури" подчеркивает „историческое значение завоевания Северного полюса советским самолетом, совершившим прекрасную посадку на льдах".

Газета „Кокумин" отмечает в заголовке: „Экспедиция Шмидта увенчана вечной славой". „Хоци" пишет: „Велика слава советской экспедиции, завоевавшей пик земли".

Все газеты помещают портрет т. Шмидта и карту Арктики.

Германия

Злобное молчание фашистских газет

Берлин, 25 мая. Блестящий успех советской научной экспедиции на Северный полюс германской печатью замалчивается.

Куцое и маловразумительное сообщение Германского информационного бюро об успешной посадке первого самолета Водопьянова—Шмидта в 20 километрах от Северного полюса было напечатано 22 мая лишь несколькими вечерними газетами. На этом „информация" германской печати о великой победе советских мужественных полярников прекратилась.

Заявления иностранных дипломатов

Г-н Р. Кулондр

Чрезвычайный и полномочный посол Франции в СССР

Установление полярной станции на Северном полюсе является великолепным подвигом, который делает честь людям, его осуществившим, а также стране, которая его подготовила.

Это не только замечательный спортивный рекорд, собравший воедино коллективные усилия советских ученых, исследователей, летчиков и моряков, но это также важный вклад в науку, который, несомненно, будет приветствоваться всем миром.

Когда знакомишься с огромными трудностями, которые нужно было преодолеть экспедиции г. Отто Шмидта, то не знаешь, нужно ли больше удивляться смелости людей или превосходному качеству материальной части.

Г-н МАРСЕЛИНО ПАСКУА

Чрезвычайный и полномочный посол Испании в СССР

Меня поразило и привело в восхищение сообщение о посадке экспедиции профессора Шмидта на Северном полюсе. Это замечательный подвиг, и совершенно естественно, что он должен был привести в изумление любого человека. Но мы уже привыкли быть свидетелями больших событий в Советском Союзе и в этой области. В последнее время советская авиация добилась ряда блистательных побед.

В организации экспедиции на Северный полюс видно, какое большое внимание уделяет советское правительство развитию авиации, с одной стороны, и развитию советской науки, с другой. Научные же и практические результаты этой экспедиции для прогресса человечества будут, несомненно, большие.

Я с искренним удовольствием выражаю свое удовлетворение этой выдающейся победой советской авиации и советской науки. Я выражаю также свое восхищение отважными членами экспедиции на Северный полюс. Я хочу еще выразить свои самые лучшие пожелания, чтобы та работа, которую экспедиции еще придется проделать на полюсе, была так же блестяще проведена.

Г-н А. УРБИ

Чрезвычайный посланник и полномочный министр Норвегии в СССР

Я искренне выражаю свое поздравление по поводу этого удивительного подвига. Я много лет следил с самым большим вниманием, восхищением и интересом за работой Советского Союза по исследованию Арктики.

Каждый год приносил все новые успехи. И вот теперь получено даже такое сообщение, как посадка советского самолета на Северном полюсе.

Это великолепно, но это только то, что следовало ожидать.

Наш великий полярный исследователь Роальд Амундсен пытался 12 лет тому назад достичь Северного полюса на самолете, но был вынужден сделать посадку, примерно, в 850 километрах севернее Свальбарда (Шпицбергена).

То обстоятельство, что советским летчикам сейчас удалось сделать посадку на Северном полюсе, является новым доказательством их выдающихся способностей, которые они уже неоднократно проявляли.

ТО, ЧТО КАЗАЛОСЬ ИНОСТРАНЦАМ НЕДОСТУПНЫМ...

За несколько дней до старта советской экспедиции на Северный полюс редакция „Известий" обратилась к виднейшим полярникам Скандинавии с вопросом: какими способами, по их мнению, можно достичь Северного полюса?

Приводим их ответы.

„ЕДИНСТВЕННОЕ СРЕДСТВО—ДИРИЖАБЛЬ“

РИСЕР-ЛАРСЕН

Пири достиг Северного полюса устарелым способом—на санях. После него полюс два раза посещался аэропланами и дважды—дирижаблями. Для дальнейших попыток в этом направлении, по моему мнению, самым подходящим видом транспорта являются дирижабли. Нельзя рассчитывать на то, что у Северного полюса найдутся достаточно большие льдины для посадки аэропланов, снабженных лыжами. Если же речь идет о высадке людей на лед, чтобы исследовать глубину океана и т. д., то дирижабли окажутся для этого *единственным* средством.

Возникает вопрос об использовании ледоколов. Считаю, что ледокол не сможет врезаться так далеко в полярный лед. Даже если он и сумеет пробить себе путь между ледяными глыбами, ему не удастся взять с собой на всю дорогу достаточный запас угля.

„С ПОМОЩЬЮ САМОЛЕТА НЕЛЬЗЯ ДОБИТЬСЯ ЦЕННЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ“

ПРОФ. ХАНС АЛЬМАН

При нынешних технических средствах Северного полюса можно достигнуть тремя путями: по дрейфующему льду, по воздуху и по морю—под льдом. Пока удалось достичь цели лишь двумя первыми путями. Может и должен быть осуществлен также и третий—с помощью подводного судна.

Трудности достижения полюса заключаются прежде всего в больших расстояниях, а также в недоступности дрейфующего льда, передвижения по которому должны совершаться в холодное время, когда нет открытых трещин во льду.

Достигнуть полюса на судне, даже на сильном ледоколе, очень трудно и потребует много времени.

С помощью самолета нельзя, повидимому, добиться каких-либо маломальски ценных научных результатов.

Полеты „Графа Цеппелина“ в 1931 г. доказывают, что с помощью дирижабля можно достигнуть наилучших результатов. Однако условием для этого является возможность посадки на дрейфующем льду, высадки на нем и пребывания на нем в течение некоторого времени. Без такой остановки на льду всякий полет на полюс вообще лишен научной ценности.

Свердруп высказался в том смысле, что на подводной лодке можно достигнуть полюса и вернуться обратно. Опасность заключается в том, что очень трудно будет пробиться сквозь лед на поверхность. Поэтому необходимо найти достаточно большую трещину во льду. Возможность этого всегда будет зависеть от случая. В этом и заключается очень большой риск такого предприятия.

Профессор Альман, узнав о посадке Водопьянова, сделал в газете „Афтонбладет“ заявление:

„Посадкой на Северном полюсе русские совершили действительно огромное дело. Особо замечательной является посадка на лед. Через Северный полюс уже перелетали, но ценность этих полетов значительно меньше по сравнению с точными исследованиями на льду непосредственно у Северного полюса. Я преисполнен уважения к советской экспедиции, которая, по меньшей мере с точки зрения авиационной техники, является единственной в своем роде. Надеюсь, что обратный полет пройдет столь же удачно“.

Библиотека ВИЭ СССР

На подводной лодке или... на собаках

ПЕТЕР ФРЕЙХЕН

Успех Нири, достигшего Северного полюса на санях, является результатом его терпения и знаний.

После него на полюс полетел норвежец Роальд Амундсен. На итальянском дирижабле „Норге" он пролетел через полюс вместе с Нобиле и Рисер-Ларсеном. Они не высадились. Затем к полюсу отправился на дирижабле Нобиле и потерпел крушение на льду. Воздушным путем отправился на полюс и американский адмирал Бэрд. Он, также не опускаясь на лед, пролетел через полюс.

Таким образом, достичь полюса и остановиться на нем оказалось возможным только с помощью собак. Следовательно, это может быть проделано еще раз, причем условия в настоящее время, вероятно, будут благоприятнее, так как сейчас можно организовать более совершенное снаряжение.

В последние годы появился совершенно новый проект Вилкинса, который намерен достичь полюса под водой. Он уже делал попытку, но лодка, которой он воспользовался, была устарелого типа и сильно изношена. Несмотря на то, что эта экспедиция не увенчалась успехом, все-таки были проделаны некоторые опыты, и сейчас Вилкинс занят постройкой новой подводной лодки, на которой он снова отправится в путь летом будущего года.

Мне кажется, что идея прохода под льдом является наиболее правильной. Вилкинс—мой близкий друг, и он объяснил мне все подробности своего будущего путешествия. Судно сможет находиться под водой 24 часа при довольно быстром ходе. Во льду всегда найдутся трещины или отверстия, чтобы лодка могла подняться. В крайнем случае можно пробуравить лед, даже если он довольно толстый. То, что было препятствием для саней, теперь пойдет на пользу подводным лодкам.

Повторяю, что можно будет достичь полюса и на собаках. Собаки имеют еще то преимущество, что в трудном положении их можно съесть и итти домой пешком. А мотор самолета или дирижабля—все-таки плохой продукт питания.

После высадки советской экспедиции на Северный полюс Петер Фрейхен по телефону передал редакции „Известий" следующее:

„Я с большим удовольствием приветствую тот факт, что Советский Союз владеет всей современной техникой и показывает пример научных достижений. Завоеванию полюса советскими авиаторами я придаю большое значение. Можно смело предсказать, что в недалеком будущем через Арктику откроется оживленный путь для воздушных кораблей. Мы, исследователи Арктики, рады достигнутому успеху. Желаем счастья и удачи академику Шмидту и дальнейших побед советской науке!"

Содержание

Приветствие руководителей партии и правительства участникам экспедиции на Северный полюс 3

Рапорт начальника экспедиции на Северный полюс товарищам Сталину и Молотову о выполнении задания 7

Участники экспедиции на Северный полюс — руководителям партии и правительства 8

Согреты сталинской заботой 9

Рапорт руководителей экспедиции товарищам Сталину и Молотову об открытии научной станции на Северном полюсе 10

Радиограмма зимовщиков дрейфующей полярной станции „Северный полюс“ товарищу Сталину в начале научных работ на Северном полюсе 11

О награждении участников экспедиции на Северный полюс 12

О награждении работников Главсевморпути 15

Письмо Героев Советского Союза товарищам Сталину и Молотову 17

СТРАНА ВСТРЕЧАЕТ ГЕРОЕВ

Достойная награда славным сынам родины 19

Встреча в Москве 21

Митинг на Центральном аэродроме 24

Прием в Кремле победителей Северного полюса 27

ЗАДАНИЕ ТОВАРИЩА СТАЛИНА ВЫПОЛНЕНО

Северный полюс завоеван нами! 29

Полюс взят нами! 31

Задание товарища Сталина выполнено 33

Сталинское задание выполнено 38

ЗАЧЕМ МЫ СТРЕМИМСЯ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Зачем мы стремимся на Северный полюс 41
Большевики в Арктике 51
Большевики на Северном полюсе 67
Научные работы дрейфующей зимовки 79
Где нет долготы 83

ПОДГОТОВКА ПОБЕДЫ НАД СЕВЕРНЫМ ПОЛЮСОМ

База на острове Рудольфа 87
Научное вооружение экспедиции 91
Надежная связь 92
Домик на льдине 93
Отопление палатки 94
Одежда пилота-полярника 94
Меню папанинской группы 95
Биолог стал врачом 97

В ПУТИ

Читателям „Правды" 99
Мы будем высоко держать знамя граждан СССР 99
На пяти самолетах 100
От Москвы до острова Рудольфа 101
Как происходил перелет остров Рудольфа—Северный полюс 106
Москва — Норд 108

ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ „СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС"

Станция „Северный полюс" зарегистрирована 112
Что мы будем делать на Северном полюсе 112
Радиостанция Северного полюса 118
Первые жители на 90° северной широты 120
Научная работа начата 123
Научные работы на Северном полюсе 124

ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ И НАУКИ

Большевики на полюсе — в сердце Арктики 127
Самолет на полюсе 134
Над льдами Арктики 136
Как мы тренировались 138
Полет в высоких широтах 141
К заветному месту 144
Воздушный корабль 145

ОТВАЖНЫЕ ЗАВОЕВАТЕЛИ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт 149
Михаил Водопьянов 152
Иван Спирин 156
Марк Шевелев 158
Василий Молоков 160
Анатолий Алексеев 163

Илья Мазурук 167
Павел Головин 169
Михаил Бабушкин 171
Иван Папанин 175
Эрнст Кренкель 178
Евгений Федоров 179
Петр Ширшов 180
Дела и люди полярной экспедиции 181

ИСТОРИЯ БОРЬБЫ ЗА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Борьба за Северный полюс 186
Г. Я. Седов 191
Точный расчет 194
От похода поморов до рейса большевиков 193

ЗАРУБЕЖНЫЕ ОТКЛИКИ НА ПОБЕДУ СОВЕТСКИХ ПОЛЯРНИКОВ 202—216

КНИГА СОСТАВЛЕНА ПО МАТЕРИАЛАМ,
ОПУБЛИКОВАННЫМ В ГАЗЕТАХ „ПРАВДА"
„ИЗВЕСТИЯ", „КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА",
„ЗА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЮ", „КРАСНАЯ ЗВЕЗДА",
„АВИАЦИОННАЯ ГАЗЕТА"
И ЖУРНАЛЕ „БОЛЬШЕВИК".

Редактор О. ВОЛЖИНА

Художественно-полиграфическое оформление художника Н. СЕДЕЛЬНИКОВА

Технический редактор М. ПИОТРОВИЧ

Отв. корректора З. ПАТЕРЕВСКАЯ и М. ЦЕЦИОР

Фотоиллюстрации предоставлены редакциями газет „Правда" и „Известия" и Союзфото

Сдано в набор 11/VII 1937 г. Подписано к печати 16/VIII 1937 г. Уполн. Главлита № Б-15399. Партиздат № 333. Формат 72×110 1/16. 13 3/4 п. л. (125 400 п. зн. в 1 бум. листе). Тираж 100 000 экз. (6—10 тысяч). Заказ № 1493 Цена 7 р. 50 к. Переплет коленкоровый 2 р. 50 к.

Фабрика книги «Красный пролетарий» Партиздата ЦК ВКП(б). Москва, Краснопролетарская, 16.

СССР

K4 C28